

LE PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

Thèse pour le Doctorat présentée et soutenue

le Samedi 9 Mars 1929, à 14 heures

PAR

JACQUES FERNAND LASSALETTE

MM. OUALID, Professeur, *Président*.

MAUNIER

ROUAST

} Suffragants.

PARIS

IMPRIMERIE DU MONT-PARNASSE ET DE PERSAN-BEAUMONT

47, Rue de la Gaîté, 47

1929

LE PERSONNEL
DES
CHEMINS DE FER



Digitized by the Internet Archive
in 2026

LE PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

Thèse pour le Doctorat présentée et soutenue

le Samedi 9 Mars 1929, à 14 heures

PAR

JACQUES FERNAND LASSALETTE

MM. OUALID, Professeur, *Président*.

MAUNIER	}	Suffragants.
ROUAST		

PARIS

IMPRIMERIE DU MONT-PARNASSE ET DE PERSAN-BEAUMONT

47, Rue de la Gaîté, 47

1929

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses ; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.



LE PERSONNEL DES CHEMINS DE FER

AVANT-PROPOS

La réorganisation du régime des Chemins de fer posa, au lendemain de la guerre, d'importants problèmes.

Le système des Conventions de 1883 (exploitation autonome des réseaux, garantie d'intérêts) avait pris fin le 2 août 1914, au moment même où l'autorité militaire prenait possession des lignes. Il ne pouvait être question, après l'armistice, de revenir purement et simplement au régime d'avant-guerre. Mais on dut maintenir un régime provisoire qui, en raison du bouleversement économique général, de la hausse du charbon, de la hausse des salaires, de multiples autres causes, devint absolument ruineux. Le déficit constaté de cette période de deux ans à peine s'élevait fin 1920, à près de quatre milliards, dont 800 millions pour le seul réseau de l'Etat.

En vue d'équilibrer les recettes et les dépenses, trois combinaisons furent envisagées : la *régie directe* précédée de rachat, préconisée par la C. G. T. et le parti socialiste ; la *régie intéressée* comportant aussi rachat du réseau, mais constitution simultanée d'une compagnie fermière, au capital de 500 millions, dont un quart serait la propriété collective du personnel, groupé en coopérative de main-d'œuvre, conformément à la loi du 26 avril 1917 sur les Sociétés anonymes à participation ouvrière ; enfin la *coordination*

des réseaux sous le contrôle de l'Etat, proposée par le gouvernement. Cette dernière solution prévalut. Les deux premières avaient le défaut commun de présupposer le rachat de tous les réseaux, opération impraticable en l'état de nos finances.

La Convention intervenue le 28 juin 1921 entre le Gouvernement et les Compagnies et approuvée par la loi du 29 octobre 1921, tendit à unifier l'exploitation des voies ferrées dans une très large mesure et à mettre fin au déficit, sans faire disparaître les concessions existantes, par conséquent sans nationalisation.

La réforme de 1921 se présente sous un double aspect. Au point de vue administratif, une organisation commune composée du Comité de Direction et du Conseil Supérieur des Chemins de fer, est créée au-dessus des réseaux. Au point de vue financier, la solidarité des réseaux est réalisée par l'institution d'un fonds commun, destiné à pourvoir à l'équilibre des recettes et des dépenses et à faire des avances aux réseaux ; grâce à la prime de gestion instituée en 1921, le personnel est intéressé à la gestion de l'entreprise.

La condition des agents des Compagnies de Chemins de fer est, en effet, aussi importante que celle des Compagnies elles-mêmes pour l'économie nationale. Si l'on veut assurer convenablement le service des transports, un bon régime administratif et financier des réseaux, un bon matériel ne suffisent pas. Il faut aussi la capacité et la bonne volonté des agents qui, dans les nombreux postes des divers services, sont comme les rouages intelligents d'un mécanisme immense et complexe.

Pour assurer cette capacité et cette bonne volonté, il est nécessaire, d'abord, que le personnel soit bien recruté, ensuite que sa situation économique et administrative soit clairement définie et lui procure un « Standard of Life » satisfaisant.

Les règles de recrutement doivent tendre à ce que chaque agent, manuel ou intellectuel, actif ou sédentaire, homme ou femme, soit placé dans la fonction qu'il est le plus apte à remplir et s'acquitte le mieux possible de cette fonction.

La rémunération, les conditions du travail, la situation juridique et administrative des agents doivent être déterminées de telle sorte que ceux-ci soient satisfaits de leur existence et, par là même, encouragés à l'accomplissement de leurs fonctions.

Nous nous proposons de rechercher dans quelles mesures, ces desiderata ont été obtenus. A cet effet, nous étudierons les divers emplois dans les réseaux, les conditions de recrutement et d'admission du personnel, la rémunération et la durée de la journée de travail, le Statut, le mouvement syndical, la grève et l'arbitrage, la situation sanitaire du personnel.

CHAPITRE PREMIER

LES DIVERS EMPLOIS

1

Le Personnel des Divers Services (1)

Il existe dans les grands réseaux une abondante variété d'emplois. A la tête de la Compagnie, un Directeur ou un Directeur Général, assisté de Sous-Directeurs, assure la direction commune de l'ensemble des services. Il y a cinq services principaux :

- 1°. — L'Exploitation.
- 2°. — La Voie et les Bâtiments.
- 3°. — Le Matériel et la Traction.
- 4°. — Les Magasins.
- 5°. — Les services Centraux et Régionaux.

A. — Service de l'Exploitation

Le service de l'Exploitation est celui avec lequel l'usager du réseau, voyageur ou expéditeur, se trouve le plus souvent en contact. Ses attributions sont nombreuses. Elles

(1) MAUDRY : La Carrière des Chemins de fer, dans *l'Orientation professionnelle*. Novembre 1923, janvier 1924.

comprennent la direction et l'exploitation des gares (personnel actif) ; la gestion de leurs bureaux (services sédentaires) ; la formation, la manœuvre et la surveillance des trains ; la manœuvre et la surveillance des signaux, des aiguilles.

Le service de « l'équipe, manœuvre et manutention » se compose d'agents chargés de fonctions assez variées. A côté de ce service, on aperçoit le service des signaux et aiguilles et le service de la lampisterie. Le service du « mouvement et bureaux de gares » a, dans ses attributions, toutes les questions concernant le transport des voyageurs et des marchandises (tarifs, billets, réclamations, etc.). Les candidats débutent en qualité de facteurs et peuvent devenir successivement dans les bureaux, commis et caissiers, **sous**-chefs et chefs de bureaux principaux. Dans le service de « surveillance et direction des gares » ils auraient accès au grade de chefs de halte, de station, sous-chefs et chefs de gare et à l'inspection. La conduite des trains et leur surveillance sont assurées par des conducteurs qui peuvent devenir chefs de train et des contrôleurs de route. Ces derniers agents qui s'occupent du contrôle des billets, des places retenues, sont particulièrement nombreux dans les trains de première classe où ils surveillent les compartiments de luxe. La délivrance et le contrôle des billets dans les gares, sont assurés par des surveillants, des contrôleurs de gare et des receveurs.

B. — *Service de la Voie et des Bâtiments*

Ce service est chargé de la construction et de l'entretien de la voie et des bâtiments. Tous ceux qui en font partie ont des occupations variables selon le grade et la compétence de chacun, mais analogues à celles de tous les agents du service de construction ; ils sont placés sous les ordres d'ingénieurs, qu'il s'agisse des Ponts et Chaussées, du Gé-

nie Militaire, etc., travaux de terrassement, études des matériaux, levers de plans etc. Dans un grand nombre de réseaux, la construction de nouvelles lignes forme un service à part, avec ses cadres particuliers et dénommé « Service des Lignes nouvelles ».

On débute dans la section « entretien et travaux » comme garde ou cantonnier, pour devenir ensuite sous-chef et chef de canton, surveillant des travaux et de la voie. Les candidats issus d'un concours, débudent comme piqueurs. On appelle ainsi les agents des services actifs qui collaborent aux travaux d'ingénieurs ; ils ont accès aux emplois de chefs de district, sous-chefs et chefs de section, sous-ingénieurs.

La section du « matériel fixe » comprend des manœuvres qui deviennent gardiens, sous-chefs et chefs d'équipes et des contrôleurs techniques qui peuvent devenir agents réceptionnaires des bois, contrôleurs techniques principaux.

Les services d'architecture comprennent des agents qui vont de l'emploi de surveillant des travaux, au grade de contrôleur principal d'architecture.

Enfin, les services électriques sont destinés à une extension considérable, grâce aux nouveaux travaux d'électrification entrepris sur le réseau d'Orléans, sur le réseau de l'Etat et sur le réseau du Midi.

C. — Service du Matériel et de la Traction

A la Traction, appartient la locomotive, soit à la tête du train, soit dans les dépôts, sortes de relais établis sur les points importants du Réseau de façon à permettre une utilisation rapide des machines en attente et à éviter une trop longue durée de travail des mécaniciens. Le personnel des dépôts se compose d'aides-distributeurs qui deviennent contre-maîtres de dépôts ou chefs d'entretien. A côté

d'eux et, plus spécialement chargés des travaux, sont les ouvriers. Débutant en qualité de manœuvres, ils deviennent successivement manœuvres spécialisés, ouvriers, sous-chefs et chefs de brigade. Parmi eux, font leur apprentissage les futurs mécaniciens. Leur éducation pratique se poursuivra comme fonctionnaires-chauffeurs, chauffeurs titulaires. Ils deviendront, ensuite, élèves mécaniciens, mécaniciens, chefs de dépôts et sous-ingénieurs. Enfin, dans les services électriques, on débute comme aide-distributeur pour parvenir au grade de chef des ateliers.

D. — *Service des Ateliers, du Matériel, des Dépôts
et des Magasins*

Ce service occupe un personnel analogue au précédent et notamment des ouvriers spécialisés.

E. — *Services Centraux et Régionaux*

Ce sont les cadres administratif et technique des réseaux. Au premier incombent l'administration générale, les études d'ordre financier et contentieux ; au second, les études techniques. Les bureaux administratifs comprennent des plantons, des garçons de bureau et garçons de recettes, mais l'emploi de début, donné au concours, est celui d'expéditionnaire. Ceux-ci ont accès aux grades d'employés, employés principaux, chefs de groupe. Les candidats licenciés ou élèves des grandes Ecoles, peuvent être attachés sans concours, en qualité de rédacteurs ou rédacteurs principaux. Ils peuvent arriver chef de bureau de première classe. On accède aux bureaux techniques par l'emploi de dessinateur. Ces agents correspondent, dans le service sédentaire, aux piqueurs des services actifs. Ils ar-

rivent aux grades de chefs dessinateurs principaux et de chefs d'études. Enfin, les services d'inspection et de comptabilité mènent à l'emploi de contrôleur technique et à celui d'inspecteur divisionnaire.

Au-dessus des agents dont il vient d'être parlé, il existe un personnel supérieur comprenant les Sous-Chefs et Chefs de Division, les Sous-Chefs et Chefs du Personnel, de la Comptabilité, du Contentieux, de la Caisse générale et du Service des Retraites, le Secrétaire Général et son adjoint, les Ingénieurs en chef attachés à la Direction, enfin les Sous-Directeurs et le Directeur ou Directeur Général du Réseau.

Les emplois qui viennent d'être indiqués sont tenus par des agents titulaires qui ont reçu leur titre de commission ou « commissionnement », appartenant définitivement aux cadres et affiliés à la Caisse des Retraites. Un certain nombre d'emplois peuvent être tenus par des agents « mineurs » qui n'ont pas accompli leur service militaire. Ainsi, dans le service de l'Exploitation, on emploie des surnuméraires de gare, des surnuméraires cyclistes, des élèves camionneurs et des stagiaires facteurs ; le service de la Voie et des Bâtiments offre aux jeunes gens une situation d'avenir avec un début comme élève piqueur ; les services du Matériel et de la Traction occupent des apprentis et des élèves ouvriers qui sont préparés, en outre, à leur carrière, dans des cours d'apprentissage organisés par les réseaux ; dans les Services Centraux, l'emploi de début est celui d'élève qui prépare à la carrière des bureaux et un concours existe pour celle de dessinateur. Les jeunes gens licenciés ou pourvus de diplômes de l'enseignement supérieur peuvent également être admis comme attachés. Un personnel féminin mineur peut également être admis à partir de l'âge de 18 ans et dans les emplois généralement tenus par les agents majeurs. Toutefois, on peut admettre

comme élèves (bureaux), à partir de 16 ans, les filles d'agents en activité, retraités ou décédés ainsi que les petites-filles, sœurs, nièces, petites-nièces, à la charge de ces agents. A partir de 18 ans et avant 20 ans, au plus tard, toute élève peut demander à subir un examen ; les candidates reçues peuvent être affectées à un emploi de début.

II

Nature du Travail. — Aptitudes. — Avenir

Les emplois si variés dont le schéma vient d'être tracé, appellent quelques observations relatives à la nature du travail qu'ils supposent, aux aptitudes qu'ils exigent, à l'avenir qu'ils offrent.

La carrière des bureaux, semblable à celle des grandes administrations publiques, demande des qualités d'ordre, de méthode, une certaine pratique des affaires, l'esprit administratif. C'est la vie sédentaire, avec la régularité des heures de présence, des déplacements et un travail de nuit exceptionnels.

Le candidat, selon ses études, débute comme gardien de bureau, expéditionnaire, élève (mineurs), élève piqueur (concours) ou rédacteur s'il est licencié ou élève d'une grande Ecole.

Les emplois d'ouvriers ne diffèrent pas de ceux des grands ateliers industriels.

Les emplois les plus intéressants et les plus riches d'avenir se rattachent aux travaux de l'ingénieur, en prenant ce dernier titre dans un sens très large, qu'il s'agisse du piqueur, du sous-ingénieur, dans les divers grades, jusqu'à celui d'ingénieur en chef. Les candidats doivent posséder une aptitude au travail manuel en même temps qu'une in-

dispensable culture intellectuelle, une constitution robuste, une excellente vue, des qualités de sang-froid, de coup d'œil, de décision et d'observation. Ceux qui déburent comme piqueurs peuvent arriver au grade d'ingénieur.

Les emplois de mécaniciens offrent un débouché à tous ceux qui ont la pratique de la machine, particulièrement aux anciens élèves des Arts et Métiers. Là, plus encore que partout ailleurs, les connaissances théoriques doivent s'unir à des qualités d'activité, de sang-froid, à une parfaite santé, dûment constatée par un sévère examen médical. Un long apprentissage pratique est exigé, même des élèves des grandes Ecoles. Mais on peut arriver jeune à la situation de chef de dépôt et aux emplois importants.

Les fonctions, d'ailleurs très variées, des chefs de gares sont beaucoup moins spécialisées. Cette carrière s'ouvre à des candidats qui, parfois, ne se sont pas destinés jeunes à une branche déterminée, à ceux dont la guerre a changé la vie. « Il faut, dit M. Maudry (1) une instruction générale assez étendue et, comme instruction professionnelle, la connaissance d'une très grande quantité de règlements concernant la circulation des trains, les signaux et les manœuvres à effectuer en cas d'accident, les conditions de transport des voyageurs et des marchandises, la police de la gare. Mais surtout, le chef de gare qui veut réussir doit posséder des qualités individuelles multiples. Tenu à la plus stricte exactitude dans l'accomplissement de son service, il n'est jamais sûr que sa présence ne fera pas défaut dans une circonstance imprévue. A combien de demandes le chef de gare de moyenne importance ne doit-il pas répondre, depuis les questions du voyageur inexpérimenté jusqu'aux instances en justice pour un transport litigieux ? Ajoutez les rapports avec un personnel parfois nombreux et sou-

(1) MAUDRY : *Loc. cit.*, page 5.

vent insuffisant. Patience, fermeté, expérience, correction, ne seraient pas les moindres qualités professionnelles de ces agents dont plus d'un s'est signalé par sa présence d'esprit et son dévouement. Il doit, en outre, être doué des mêmes qualités physiques que son collègue de la voie, et de plus, être capable d'un travail de nuit assez pénible. »

Le début dans cette carrière peut se faire dans l'emploi de facteur ou, sans examen, pour les diplômés de l'enseignement supérieur ou les élèves des grandes Ecoles.

« Pour la plupart de ces emplois, dit encore M. Maudry, à mesure qu'on s'élève dans la hiérarchie, le tempérament d'un chef est indispensable à la réussite. Qu'on réfléchisse au nombre important d'agents qui sont occupés dans une gare principale ou dans les ateliers. Aucune entreprise de cet ordre ne saurait se passer de discipline ; d'autre part, une rigueur excessive ou un manque de fermeté dans le commandement, des sanctions déplacées, peuvent avoir, à l'égard d'un personnel chez lequel la vie syndicale est puissamment organisée, des conséquences dont la gravité s'est manifestée dans plusieurs circonstances. Il ne faut pas oublier la responsabilité pénale qui s'applique à tout agent qui, par maladresse, imprudence, inattention, négligence ou inobservation des lois et règlements, cause involontairement des accidents sur le chemin de fer et que prévoit la loi du 15 juillet 1845. Ce n'est que par une connaissance approfondie des règlements, une conscience sans tache et un labeur incessant, qu'il est possible de franchir les échelons inférieurs des gares pour s'élever à ceux de l'inspection et des bureaux. »

III

Le Personnel Féminin

Quelques précisions sont nécessaires aussi en ce qui concerne le personnel féminin. Déjà nombreux avant 1914 dans les Compagnies de Chemins de fer, ce personnel a vu ses attributions s'augmenter pendant la guerre par suite de la mobilisation. Un assez grand nombre de postes réservés en temps normal au personnel masculin, ont été tenus par des femmes. A l'heure actuelle les titulaires de ces emplois, qui n'ont pas encore été remplacées par le personnel normal, se trouvent dans une situation provisoire. Le nombre en est du reste infime. D'une manière générale une préférence est accordée aux femmes ou aux parents d'employés de réseau. Un régime spécial est adopté également depuis la guerre, pour les veuves d'anciens combattants.

Dans le service de l'Exploitation, les principaux emplois féminins sont les suivants : gérante de halte, préposée aux travaux manuels, sémaphoriste, préposée de bureau, factrice aux écritures, commise, receveuse, expéditionnaire, employée, employée principale, rédactrice, rédactrice principale, chef de groupe, sous-chef de bureau, chef de bureau.

Dans le service des Ateliers et Magasins, on distingue les femmes manœuvres, les femmes manœuvres spécialisées, les aides-ouvrières, les conductrices d'outils, les ouvrières, les sous-chefs et chefs de brigade, les distributrices, les chefs distributrices.

Dans l'Administration Centrale, à peu près tous les emplois sont ouverts aux femmes qui peuvent débiter soit, après concours, comme dames employées, sténo-dactylographes, dessinateurs, soit, après examen de leurs titres pour les diplômées de l'enseignement supérieur, pour arri-

ver jusqu'au grade de chefs de bureau de première classe.

A la liste des emplois féminins, il faut ajouter les emplois à service discontinu, c'est-à-dire ceux des garde-barrières, dont le service ne s'exerce qu'au moment du passage des trains ou des sémaphoriste affectées à des postes où la moyenne horaire des passages des trains est faible.

IV

Comparaison avec les fonctionnaires

Il convient, pour établir cette comparaison, de se placer successivement sous le régime du Code Civil et de la Loi du 15 juillet 1845, puis sous le régime actuel.

Le 11 décembre 1919, la jurisprudence admet encore que les agents, même assermentés, sont au service d'une industrie privée. « Le Chef de gare d'une Compagnie de Chemin de fer, dit la Cour de Chambéry, le 11 décembre 1919 (1), n'est ni un fonctionnaire public, ni un agent de l'Administration publique au sens de l'article 177 du Code pénal ; par suite, la tentative de corruption de cet agent n'est pas réprimée par l'article 179 dudit Code. Il importe peu que le Chef de gare ait été assermenté, qu'il ait le droit de dresser des procès-verbaux, que toute attaque, résistance ou voie de fait dont il serait victime dans l'exercice de ses fonctions, soit punie des peines de la rébellion par la loi du 15 juillet 1845, qu'il soit un citoyen chargé d'un ministère de service public et, qu'au moment où le fait incriminé s'est produit, la Compagnie de Chemin de fer se

(1) *Bulletin des Sommaires* 1920-2-26. — Cf en Doctrine sur la question: BERTHÉLÉMY : *Droit Administratif*, 7^e édition, page 678 et Gaston JÈZE : *Cours de droit public*.

soit trouvée sous le régime des réquisitions militaires et de la loi mettant le service des Chemins de fer entre les mains du Ministère de la Guerre, si, en fait, la Compagnie n'a pas été dépossédée de son industrie ».

La règle est donc que les agents des réseaux des Chemins de fer sont des ouvriers ou des employés de l'Industrie privée. Cependant il s'agit d'un service public.

C'est pourquoi le législateur intervient exceptionnellement. Dans la mesure où l'autorité publique se substitue aux Compagnies pour la réglementation du travail et des retraites, l'agent cesse d'être au service de l'Industrie privée pour devenir un fonctionnaire. Suivant que l'on fait prédominer le point de vue politique ou le point de vue économique, on applique le régime du service public ou celui du droit privé. On a évolué entre ces deux conceptions, celle de la gestion publique et celle de la gestion privée ; ni l'une ni l'autre n'a été entièrement admise mais, à la fin du XIX^e siècle et au commencement du XX^e, la notion du service public s'est accusée de plus en plus.

Sous le régime actuel, l'assimilation des agents des Compagnies de Chemins de fer aux fonctionnaires, a fait des progrès certains. Relativement rare autrefois, l'intervention de l'autorité publique en faveur de ces agents, est devenue la règle. Depuis la guerre, un grand nombre de dispositions législatives ou réglementaires ont modifié la condition des employés des réseaux. La Loi du 10 janvier 1919 a eu pour objet l'indemnité de cherté de vie et l'allocation pour charges de famille. L'arrêté du 3 mars 1919 étendit aux retraités des grands réseaux dont la pension ne dépasse pas 4.000 francs, le bénéfice de l'allocation de 60 francs par mois attribuée aux petits retraités de l'Etat par la Loi du 22 février 1919. Puis, la convention du 13 septembre 1920, entre l'Etat et les réseaux, stipula que les petits retraités, devaient recevoir les majorations et com-

pléments de pensions qui sont consentis aux fonctionnaires. La Loi du 29 octobre 1921, dans son article 14, étendit le bénéfice des majorations et bonifications de pension aux agents retraités avant le 1^{er} janvier 1919 et à ceux qui devaient prendre leur retraite durant la période transitoire du 1^{er} janvier 1919 au 1^{er} janvier 1925. La même loi disposa « qu'à égalité de pension et d'emploi les agents d'un même réseau, retraités avant le 1^{er} janvier 1919 avec pension à jouissance immédiate reçoivent des majorations égales ». Enfin, la Loi du 31 décembre 1921, assimile en matière de retraites, le personnel des Compagnies aux fonctionnaires et prend des dispositions transitoires accordant des bonifications additionnelles de pension aux agents retraités.

Le régime nouveau est caractérisé non seulement par les indemnités, allocations diverses et retraites qui sont accordées au personnel des Compagnies de la même façon qu'aux fonctionnaires, mais encore et surtout par le Statut et la réglementation uniforme des conditions de rémunération du personnel sur tous les réseaux.

Les agents protégés par le Statut sont ceux qui remplissent « les emplois du cadre permanent ». Cette formule rappelle d'une façon frappante celle qui est employée pour distinguer les agents en service public proprement dit, des auxiliaires. Les conditions de recrutement du personnel sont, d'une manière générale, les mêmes que celles exigées des fonctionnaires. De nombreuses analogies peuvent être relevées entre la situation faite aux Cheminots par le Statut et celle des agents de l'Administration.

Le Ministre des Travaux Publics apparaît comme le chef hiérarchique suprême du personnel des réseaux, puisque l'obligation de rendre compte existe pour le Directeur dans le cas où celui-ci modifierait, dans les conditions définies par l'article 40 du Statut et dans un sens défavorable, une décision du Conseil d'enquête. La Loi du 29 octo-

bre 1921 confirme les pouvoirs du Ministre. La convention du 28 juin 1921 entre l'Etat et les réseaux, place ceux-ci sous la haute autorité du Ministre des Travaux Publics. Le Président du Conseil Supérieur des Chemins de fer est nommé par décret rendu sur la proposition du Ministre des Travaux Publics. Le Conseil Supérieur des Chemins de fer est saisi obligatoirement par le Ministre des Travaux Publics des questions d'intérêt commun à tous les réseaux en matière administrative ; il donne également son avis sur les questions importantes concernant un ou plusieurs réseaux dont le Ministre juge utile de le saisir.

De plus, la Loi du 29 octobre 1921 crée pour le personnel un droit de représentation au Conseil Supérieur des Chemins de fer. La prime instituée par cette Loi fait de l'agent des Compagnies lui-même, un régisseur intéressé.

L'assimilation du personnel des réseaux aux fonctionnaires est enfin et péremptoirement suggérée par la dépendance de ce personnel vis-à-vis des gouvernants, telle qu'elle résulte des lois et règlements. Le lien qui rattache agents des réseaux et fonctionnaires à l'Administration est le même : la cause en réside dans les nécessités du service public.

Sans doute, les agents des Compagnies n'émargent ni au budget général de l'Etat ni aux budgets annexes. Mais tel est le cas aussi des agents de la Caisse des Dépôts et Consignations qui sont cependant fonctionnaires. Inversement, les employés du réseau de l'Etat, avant la guerre, étaient considérés comme ouvriers de l'Industrie privée, bien qu'ils émargeassent au budget.

Nous pouvons donc admettre le principe de l'assimilation des agents des Chemins de fer et des fonctionnaires.

CHAPITRE II

LES CONDITIONS D'ADMISSION DU PERSONNEL

Au point de vue des conditions d'admission du personnel, il convient de répartir en cinq catégories les divers emplois des Chemins de fer :

1°. — Emplois surtout manuels dans lesquels on ne demande qu'une bonne instruction primaire.

2°. — Emplois exigeant une instruction primaire supérieure ou secondaire.

3°. — Emplois offerts sans concours, aux anciens élèves des grandes Ecoles et aux diplômés de l'enseignement supérieur.

4°. — Emplois féminins.

5°. — Emplois réservés aux invalides, pensionnés de la Grande Guerre et aux anciens militaires de carrière.

Emplois manuels

Cette catégorie se subdivise elle-même en deux groupes :

a) Hommes d'équipes, poseurs et garçons de magasins chargés respectivement des différents travaux des gares, de l'entretien de la voie et du service des magasins.

b) Ouvriers des ateliers et des chantiers de préparation des bois, ressortissant des différents services.

Les candidats aux emplois d'hommes d'équipe, poseurs et garçons de magasins, doivent être reconnus aptes à un service actif. Ils sont recrutés à la suite d'un examen qui a lieu aussi souvent que l'exigent les nécessités du service.

Quand aux connaissances professionnelles exigées des ouvriers, et vérifiées par l'examen, elles sont aussi variées que les emplois ; l'entretien du matériel ferroviaire oblige à faire appel à des spécialistes multiples de tous les corps de métier.

Aux emplois accessibles aux candidats pourvus d'une bonne instruction primaire, il faut ajouter ceux de surnuméraires de gare, de surnuméraires cyclistes et élèves camionneurs (mineurs non commissionnés, réservés aux fils et parents des agents). L'âge minimum exigé est de 15 ans et l'âge maximum de 18. Les postulants aux deux premiers emplois doivent être reconnus aptes à assurer éventuellement un emploi du service actif ; ils doivent notamment posséder une acuité visuelle d'au moins 17/10 pour les deux yeux, l'acuité visuelle de l'œil le moins bon ne devant pas être inférieur à 8/10 et la correction par verres n'étant pas admise.

Les surnuméraires de gares sont recrutés parmi les candidats admis à la suite d'un concours, ou parmi les jeunes gens pourvus du baccalauréat complet ou du brevet élémentaire ou du certificat d'études primaires supérieures. Le nombre des vacances attribuées sans concours aux possesseurs de ces diplômes, ne peut dépasser la moitié des vacances prévues dans chaque arrondissement.

Les surnuméraires cyclistes affectés aux gares importantes et chargés plus spécialement de la remise des lettres à domicile, avisant les destinataires de l'arrivée des marchandises, sont recrutés à la suite d'un examen. Il n'est procédé à un concours que si le nombre des candidats dépasse celui des postes disponibles.

Les élèves camionneurs chargés d'accompagner les camionneurs dans leurs tournées de livraison, sont recrutés par voie d'examen ou de concours, dans les mêmes conditions que les surnuméraires cyclistes.

A la suite d'un examen, les surnuméraires fournissent les facteurs qui peuvent, dans la suite, accéder aux emplois de chef de gare. Les élèves camionneurs peuvent, à leur retour du service militaire être réadmis sans examen de capacité et commissionnés, après le stage réglementaire, dans la dernière classe du grade de camionneur.

*Emplois exigeant une bonne instruction secondaire
ou primaire supérieure.*

Il s'agit ici des agents commissionnés, piqueurs et dessinateurs, des mineurs dessinateurs calqueurs et mineurs piqueurs, des contrôleurs techniques, des distributeurs et facteurs, des employés.

A. — Les candidats aux emplois d'agents commissionnés piqueurs et dessinateurs doivent avoir satisfait aux obligations de la loi militaire, justifier qu'ils sont français ou naturalisés français et produire pour la constitution de leur dossier, les pièces suivantes :

- 1° Bulletin ou acte de naissance ;
- 2° Bulletin ou acte de mariage (s'il y a lieu) ;
- 3° Extrait du casier judiciaire remontant à moins de trois mois ;
- 4° Note faisant connaître leurs antécédents depuis l'âge de 15 ans, accompagnée, s'il y a lieu, des certificats des administrations, maisons de commerce, usines ou établissements quelconques dans lesquels ils ont été employés ;
- 5° Copie, dûment certifiée conforme des titres ou diplômes universitaires qu'ils possèdent ;
- 6° Copie dûment certifiée conforme du certificat de bon-

ne conduite au Corps ou toute pièce émanant de l'autorité militaire et en tenant lieu. En outre, tout postulant est soumis à la visite des médecins du réseau et son admission ne peut être prononcée que s'il réunit les conditions d'aptitude physique requises.

Les concours pour l'admissibilité aux emplois de piqueurs ou de dessinateurs, sont ouverts aux candidats n'ayant pas dépassé l'âge de 28 ans à la date où commencent les épreuves, exceptionnellement 34 ans pour les candidats ayant été mobilisés. Bien entendu, les programmes des concours sont différents pour les emplois de piqueurs et pour ceux de dessinateurs.

B. — Les candidats aux emplois de mineurs dessinateurs-calqueurs et mineurs-calqueurs (candidats n'ayant pas satisfait à la loi militaire) doivent produire à l'appui de leur demande :

- 1° Un bulletin de naissance ;
- 2° Des copies dûment certifiées conformes des titres ou diplômes universitaires dont ils sont pourvus ;
- 3° Une note faisant connaître leurs antécédents, accompagnée, s'il y a lieu, des certificats des administrations, maisons de commerce ou établissements quelconques, dans lesquels ils ont été employés ;
- 4° Un extrait de leur casier judiciaire ne remontant pas à plus de trois mois.

Ces candidats sont examinés par les médecins du réseau pour savoir s'ils remplissent les conditions d'aptitude physique exigées par les règlements pour l'emploi sollicité.

Ils sont admis à la suite d'un concours auquel peuvent prendre seulement part, les candidats âgés d'au moins 18 ans et de moins de 20 ans au 31 décembre de l'année dans laquelle s'ouvre le concours.

Les candidats à l'emploi d'élève-piqueur doivent être reconnus par les médecins du réseau, aptes à assurer un

service actif. Ils passent un examen d'aptitude physique générale et un autre d'aptitude visuelle assez sévère.

Chaque année un concours pour l'emploi de mineur-dessinateur calqueur a lieu pour les services de la Voie et des Bâtiments et de la Construction des lignes nouvelles.

C. — Le programme des concours pour les emplois de contrôleurs techniques est fixé suivant la spécialité du service que comportent les postes à pourvoir.

D. — Pour les distributeurs et facteurs, les examens ont lieu suivant les nécessités du service. Les candidats doivent être aptes à assurer un service actif. De plus, sont réservés aux candidats mineurs, des emplois de facteurs stagiaires. Le recrutement s'effectue, partie, à la suite d'un examen, parmi les surnuméraires de gare et les surnuméraires cyclistes en fonctions, et partie parmi les postulants pourvus soit du baccalauréat complet, soit du brevet élémentaire.

Les surnuméraires maintenus en service à la suite d'un examen médical annuel, sont obligatoirement soumis, s'ils ne possèdent pas le baccalauréat complet ou le brevet élémentaire, à un examen de capacité. Les surnuméraires non diplômés et ceux qui possèdent le brevet élémentaire peuvent, en outre, s'ils le désirent, se présenter à un autre examen, qui leur donne droit à un traitement un peu plus élevé.

En dehors des surnuméraires en fonctions, ne peuvent être admis en qualité de facteurs stagiaires, que les postulants âgés d'au moins 18 ans et pourvus du baccalauréat ou du brevet élémentaire. Le traitement des premiers est un peu supérieur.

Maintenus jusqu'à leur départ au régiment, les stagiaires pourront, à leur retour, être repris, sans aucun examen de capacité, comme agents à l'essai. Ils seront commission-

nés, après le stage réglementaire d'une année, en qualité de facteurs.

E. — Un tableau d'aptitude est, en général, établi chaque année pour certaines spécialités d'employés des services suivants : personnel, secrétariat, comptabilité générale, comptabilité des approvisionnements généraux, tarifs et service commercial, mouvement, comptabilité (matériel et traction).

Pour prendre part au concours, il faut ordinairement être commissionné depuis trois ans et être classé dans un emploi des échelles 3, 3 bis, c ou C ou dans celles supérieures. Les épreuves sont générales ou spéciales. Ces dernières se rapportent à chacun des services.

Emplois accessibles sans examen aux élèves des grandes Ecoles et aux candidats pourvus de certains diplômes.

Les candidats sortant des grandes Ecoles limitativement énumérées par les règlements ou pourvus des diplômes, également prévus d'une manière limitative, peuvent être admis sans examen dans le personnel des réseaux.

Mais il n'y a pas de réglementation absolue. Les réseaux ont la faculté de restreindre l'application du règlement type dans la mesure où ils le jugent nécessaire au recrutement de leur personnel.

Admis comme attachés, les candidats sont astreints à une période d'essai d'un an, à l'expiration de laquelle (auparavant, sur décision spéciale du Directeur) ils peuvent être soit commissionnés ou confirmés dans leur emploi comme attachés, jusqu'à l'époque où ils seront pourvus d'un poste définitif, soit commissionnés définitivement.

Il convient de remarquer que les agents qui ont obtenu des diplômes postérieurement à leur entrée à l'Adminis-

tration, ne se voient accorder aucun des avantages prévus par les règlements visant la situation des diplômés.

Emplois féminins.

Les emplois d'ouvrières ont été attribués, pour la plupart, durant la guerre, par suite de la pénurie du personnel masculin. Il n'a donc pas été établi de réglementation complète pour les conditions d'entrée. Les candidates sont soumises à une sévère visite médicale.

D'autres emplois exigent, au contraire, une bonne instruction primaire supérieure ou secondaire. Ce sont des emplois de bureau qui sont compris dans les services suivants : bureaux des gares (dames expéditionnaires, dames employées, receveuses aux billets, service dactylographique et sténographique), administration centrale (dames expéditionnaires, dames employées).

Ne peuvent être admises à concourir pour les emplois de dames employées au service dactylographique des gares, que les femmes, filles et belles-filles (enfants du conjoint) d'agents ouvriers ou employés en activité, retraités, réformés ou décédés, ainsi que les petites filles, sœurs, nièces et petites-nièces à la charge des agents, ouvriers ou employés en activité, retraités ou réformés et habitant avec eux.

La qualité de parente d'agent, ouvrier ou employé du réseau n'est pas exigée des candidates aux emplois de dames expéditionnaires dans les bureaux des services centraux. Toutefois, celles qui justifient de cette qualité dans les conditions ci-dessus indiquées, sont inscrites sur une liste spéciale de classement.

Toute candidate à un emploi de dame employée, doit justifier qu'elle est française. Elle est, en outre, soumise à

l'examen des médecins du réseau pour la vérification des conditions d'aptitude physique.

Les demandes d'admission au concours pour les concours de dames employées (seul, aujourd'hui, l'emploi expéditionnaire existe au début) doivent être accompagnées des pièces suivantes :

- 1° Bulletin ou acte de naissance ;
- 2° Bulletin ou acte de mariage ;
- 3° Diplômes, certificats ou brevets universitaires ;
- 4° Note des antécédents de la postulante et, s'il y a lieu, les certificats des administrations, maisons de commerce ou établissements quelconques dans lesquels elle a été employée ;
- 5° Extrait du casier judiciaire ne remontant pas à plus de trois mois ;
- 6° Note indiquant, s'il y a lieu, les épreuves facultatives auxquelles la candidate désire prendre part.

Les candidates titulaires du diplôme de licence es-lettres, es-sciences ou en droit, sont inscrites en tête de la liste d'admissibilité, dans l'ordre d'ancienneté de leur demande.

La déclaration d'admissibilité met les candidates en situation d'être appelées, à leur rang de classement, pour occuper les places vacantes dans les emplois de leur spécialité, sous réserve qu'elles rempliront encore au moment de leur convocation, toutes les conditions exigées.

Ne peuvent être autorisées à prendre part au concours pour les emplois de bureau des services centraux que les postulantes âgées de 18 ans au moins au 1^{er} janvier de l'année du concours et de 28 ans au plus au 31 décembre de ladite année. La limite inférieure d'âge est baissée à 16 ans au 1^{er} janvier de l'année du concours pour les postulantes filles ou sœurs d'agents, ouvriers ou employés du réseau habitant avec eux ou à leur charge. Le concours comprend des épreuves obligatoires et facultatives.

Les emplois de dames employées au service dactylographique et télégraphique des gares, se divisent en deux groupes :

1° Les emplois de dactylographes ;

2° Les emplois de télégraphistes.

Ne peuvent être autorisées à concourir que les postulantes âgées de 18 ans au moins au 1^{er} janvier de l'année du concours et de 28 ans au plus au 31 décembre de ladite année. Cette dernière prescription n'est pas applicable aux veuves d'agents ou ouvriers ni aux femmes d'agents ou ouvriers réformés. Les candidates dispensées du concours en raison de leurs titres ou diplômes ne sont inscrites sur la liste d'admissibilité que si elles remplissent les conditions d'âge requises. Le concours comprend des épreuves obligatoires et facultatives.

Les postulantes aux emplois de dames employées sont astreintes à un stage d'essai d'une année, pendant lequel elles peuvent être congédiées par simple décision du chef de service. A l'expiration de ce délai, elles sont admises définitivement au réseau et reçoivent un titre de commissionnement.

Enfin, des emplois d'attachées sont ouverts aux anciennes élèves des Universités, munies des diplômes de l'enseignement supérieur, dans les mêmes conditions que pour le personnel masculin. Les postes les plus intéressants sont les services du Contentieux ou d'Etudes financières des bureaux de grands centres ou de l'Administration centrale.

Emplois réservés.

La Loi du 30 janvier 1923, dans son tableau A annexe, visant les emplois réservés aux sous-officiers et aux officiers mariniers, comptant au moins 10 années de présence,

effective sous les drapeaux dont 4 ans en qualité de sous-officiers ou d'officiers mariniens (engagés, rengagés, commissionnés) a fixé les proportions dans lesquelles les divers emplois peuvent être attribués aux personnes dont il s'agit. Un décret du 12 janvier 1923 portant règlement d'administration publique a précisé tous les détails d'application de cette loi.

Des emplois sont également réservés aux mutilés de la guerre pensionnés, en vertu de la loi du 31 mars 1919.

Pour les catégories précitées, il convient de remarquer que le réseau de l'Etat est tenu à un gros effort pour les proportions dans lesquelles ces emplois doivent être attribués. Il occupait à lui seul, au 1^{er} juillet 1928, 2.358 mutilés.

CHAPITRE III

LA RÉMUNÉRATION DU PERSONNEL ET LA DURÉE DE LA JOURNÉE DE TRAVAIL

I

Les Traitements

Les conditions de rémunération du personnel furent arrêtées le 15 septembre 1920 par la Commission Tissier. Des commissions paritaires spéciales établirent des échelles de traitement, c'est-à-dire la succession des salaires attribués à un agent qui reste dans le même grade ou emploi.

Mais, en présence de l'augmentation continuelle du coût de la vie, la situation des cheminots se fit à nouveau et de jour en jour, plus difficile. Le pouvoir d'achat des salaires allait sans cesse en diminuant. Le relèvement des salaires à 12 0/0 parut insuffisant. Des pétitions furent couvertes de milliers de signatures. Les salaires des cheminots, ainsi que les indemnités complémentaires furent, dans le courant de 1926, augmentés de 25 0/0 par rapport à l'échelle des traitements arrêtée au 1^{er} janvier 1925.

Lorsque le 1^{er} janvier 1928 on fixa à 8.000 francs le montant du traitement minimum des fonctionnaires, les cheminots réclamèrent le même traitement de base. Le Comité de Direction des Grands Réseaux ne crut pas pouvoir faire

droit à cette revendication. Dans sa réponse au Ministre, le 30 décembre 1927, ce Comité s'exprimait de la manière suivante : « Si, pour des raisons spéciales, le Gouvernement a cru devoir porter le traitement de début des fonctionnaires à 8.000 francs, les Grands Réseaux considèrent qu'une mesure analogue pour leur personnel, ne serait, dans les circonstances actuelles, ni justifiée, ni financièrement possible. A partir du 1^{er} janvier 1928 le salaire minimum de l'agent sans enfant sera de traitement : 6.250 frs, gratification : 100 francs ; prime de gestion (en moyenne) 100 francs ; au total 6.450 francs, soit à Paris 9.450 francs avec l'indemnité de résidence de 3.000 francs ; chiffres auxquels il faudrait ajouter les avantages accessoires de toute nature dont bénéficient les cheminots. Il en résulte que pour Paris, le nouveau salaire minimum sera 5,25 fois plus élevé que le salaire minimum de 1914, lequel était de 1.800 francs ; ce coefficient ressortira à 5,8 si l'agent a un enfant, par le jeu des allocations pour charges de famille. Or, l'indice du coût de la vie à Paris pour une famille ouvrière de quatre personnes, qui était de 5,39 en août 1926, époque à laquelle l'indemnité de cherté de vie s'élevait à 25 0/0, est descendu à 5,07 0/0 au troisième trimestre 1927 et le chiffre du quatrième trimestre sera encore inférieur puisque l'indice du prix de détail qui était de 5,39 en août 1927, n'était plus que de 5 en novembre. Dans ces conditions, les Grands réseaux estiment qu'il serait inopportun, au moment où la politique d'assainissement financier suivie par le gouvernement, engendre une baisse sensible du prix de la vie, de majorer les salaires de leur personnel » (1). Le Comité ajoutait qu'on constatait dans l'Industrie, parallèlement à la baisse du prix de la vie, une réduction des salaires, que les salaires des ouvriers agricoles en

(1) *Tribune des Cheminots* du 15 janvier 1928.

toutes régions, étaient notablement inférieurs à ceux des cantonniers et des hommes d'équipes des réseaux ; qu'une autre preuve, enfin, que la situation des agents de chemin de fer était non seulement bonne en elle-même, mais supérieure à celle des ouvriers des entreprises privées, c'était l'abondance des demandes d'emploi adressées aux réseaux.

Cette lettre du Comité de Direction fit grand tapage. Pendant huit jours la presse fut remplie de communiqués parlant des Cheminots. Le 10 janvier 1928 le Ministre des Travaux Public, dans une lettre énergique, insistait auprès des réseaux pour qu'ils augmentent leur personnel. Après de nombreux pourparlers la situation des Cheminots fut améliorée et cette amélioration fut poursuivie grâce à leur action syndicale.

Les traitements, à l'époque où nous écrivons ces lignes sont indiqués dans les tableaux suivants qui se divisent en échelles communes à tous les services et en échelles spéciales.

TABLEAU I. — PERSONNEL MASCULIN COMMISSIONNE

a) Echelles communes à tous les services

Echelles	Echelons										1 ^{er} chevron	2 ^e chevron
	1	2	3	4	5	6	7	8	9			
1 Traitement	3.800	3.915	4.030	4.145	4.260	4.375	4.490	4.605	4.720	4.835	4.950	5.065
1 Complément	3.480	3.525	3.570	3.780	3.635	3.840	4.040	4.145	4.250	4.350	4.455	4.560
Total	7.220	7.440	7.655	7.875	8.095	8.315	8.530	8.750	8.970	9.185	9.405	9.625
2 Traitement	3.900	4.040	4.180	4.320	4.460	4.600	4.740	4.880	5.020	5.160	5.300	5.440
2 Complément	3.510	3.635	3.760	3.890	4.015	4.140	4.265	4.390	4.520	4.645	4.770	4.895
Total	7.410	7.675	7.940	8.210	8.475	8.740	9.005	9.270	9.540	9.805	10.070	10.335
3 Traitement	4.000	4.170	4.340	4.510	4.680	4.850	5.020	5.190	5.360	5.530	5.700	5.870
3 Complément	3.600	3.755	3.905	4.060	4.210	4.365	4.520	4.670	4.825	4.975	5.130	5.285
Total	7.600	7.925	8.245	8.570	8.890	9.215	9.540	9.860	10.185	10.505	10.830	11.155
4 Traitement	4.100	4.300	4.500	4.700	4.900	5.100	5.300	5.500	5.700	5.900	6.100	6.300
4 Complément	3.690	3.870	4.050	4.230	4.410	4.590	4.770	4.950	5.130	5.310	5.490	5.670
Total	7.790	8.170	8.550	8.930	9.310	9.690	10.070	10.450	10.830	11.210	11.590	11.970
5 Traitement	4.300	4.550	4.800	5.050	5.300	5.550	5.800	6.050	6.300	6.550	6.800	7.050
5 Complément	3.870	4.095	4.320	4.545	4.770	4.995	5.220	5.445	5.670	5.895	6.120	6.345
Total	8.170	8.645	9.120	9.595	10.070	10.545	11.020	11.495	11.970	12.445	12.920	13.395
6 Traitement	4.500	4.800	5.100	5.400	5.700	6.000	6.300	6.600	6.900	7.200	7.500	7.800
6 Complément	4.050	4.320	4.590	4.860	5.130	5.400	5.670	5.940	6.210	6.480	6.750	7.020
Total	8.550	9.120	9.690	10.260	10.830	11.400	11.970	12.540	13.110	13.680	14.250	14.820
7 Traitement	4.700	5.075	5.450	5.825	6.200	6.575	6.950	7.325	7.700	8.075	8.450	8.825
7 Complément	4.230	4.570	4.905	5.245	5.580	5.920	6.255	6.595	6.930	7.270	7.605	7.945
Total	8.930	9.645	10.355	11.070	11.780	12.495	13.205	13.920	14.630	15.345	16.055	16.765
8 Traitement	4.900	5.350	5.800	6.250	6.700	7.150	7.600	8.050	8.500	8.950	9.400	9.850
8 Complément	4.410	4.815	5.220	5.625	6.030	6.435	6.840	7.245	7.650	8.055	8.460	8.865
Total	9.310	10.165	11.020	11.875	12.730	13.585	14.440	15.295	16.150	17.005	17.860	18.715
9 Traitement	5.100	5.625	6.150	6.675	7.200	7.725	8.250	8.775	9.300	9.825	10.350	10.875
9 Complément	4.590	5.065	5.540	6.015	6.490	6.965	7.440	7.915	8.390	8.865	9.340	9.815
Total	9.690	10.690	11.690	12.685	13.685	14.685	15.685	16.675	17.670	18.665	19.660	20.655
10 Traitement	5.300	5.900	6.500	7.100	7.700	8.300	8.900	9.500	10.100	10.700	11.300	11.900
10 Complément	4.770	5.310	5.850	6.390	6.930	7.470	8.010	8.550	9.090	9.630	10.170	10.710
Total	10.070	11.210	12.350	13.490	14.630	15.770	16.910	18.050	19.190	20.330	21.470	22.610
11 Traitement	5.500	6.175	6.850	7.525	8.200	8.875	9.550	10.225	10.900	11.575	12.250	12.925
11 Complément	4.950	5.565	6.180	6.795	7.410	8.025	8.640	9.255	9.870	10.485	11.100	11.715
Total	10.450	11.735	13.030	14.315	15.610	16.900	18.190	19.480	20.770	22.060	23.350	24.640
12 Traitement	5.800	6.550	7.300	8.050	8.800	9.550	10.300	11.050	11.800	12.550	13.300	14.050
12 Complément	5.220	5.895	6.570	7.245	7.920	8.595	9.270	9.945	10.620	11.295	11.970	12.645
Total	11.020	12.445	13.870	15.295	16.720	18.145	19.570	20.995	22.420	23.845	25.270	26.695
13 Traitement	6.200	7.025	7.850	8.675	9.500	10.325	11.150	11.975	12.800	13.625	14.450	15.275
13 Complément	5.580	6.325	7.065	7.810	8.550	9.295	10.035	10.780	11.520	12.265	13.010	13.755
Total	11.780	13.350	14.915	16.485	18.050	19.620	21.185	22.755	24.320	25.890	27.455	29.025
14 Traitement	6.600	7.525	8.450	9.375	10.300	11.225	12.150	13.075	14.000	14.925	15.850	16.775
14 Complément	5.940	6.775	7.605	8.440	9.270	10.105	10.935	11.770	12.600	13.435	14.265	15.100
Total	12.540	14.300	16.055	17.815	19.570	21.330	23.085	24.845	26.600	28.355	30.110	31.865
15 Traitement	7.100	8.150	9.200	10.250	11.300	12.350	13.400	14.450	15.500	16.550	17.600	18.650
15 Complément	6.390	7.335	8.280	9.225	10.170	11.115	12.060	13.005	13.950	14.895	15.840	16.785
Total	13.490	15.485	17.480	19.475	21.470	23.465	25.460	27.455	29.450	31.445	33.440	35.435
16 Traitement	7.600	8.775	9.950	11.125	12.300	13.475	14.650	15.825	17.000	18.175	19.350	20.525
16 Complément	6.840	7.900	8.955	10.015	11.070	12.130	13.185	14.245	15.300	16.360	17.415	18.475
Total	14.440	16.675	18.905	21.140	23.370	25.605	27.835	30.070	32.300	34.535	36.765	38.995
17 Traitement	8.100	9.400	10.700	12.000	13.300	14.600	15.900	17.200	18.500	19.800	21.100	22.400
17 Complément	7.230	8.460	9.690	10.920	12.150	13.380	14.610	15.840	17.070	18.300	19.530	20.760
Total	15.330	17.860	20.390	22.890	25.450	27.980	30.510	33.040	35.570	38.100	40.630	43.160
18 Traitement	8.600	10.025	11.450	12.875	14.300	15.725	17.150	18.575	20.000	21.425	22.850	24.275
18 Complément	7.740	9.025	10.305	11.590	12.870	14.155	15.440	16.720	18.000	19.280	20.560	21.840
Total	16.340	19.050	21.755	24.465	27.170	29.880	32.595	35.295	38.000	40.710	43.420	46.130

TABLEAU II. — PERSONNEL FEMININ COMMISSIONNE A SERVICE CONTINU

Echelons	Echelons											
	Sous-Echelon	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
G 1 Traitement	2.645	2.700	2.755	2.810	2.865	2.920	2.975	3.030	3.085	3.140	3.195	3.250
G 1 Complément	2.380	2.430	2.480	2.530	2.580	2.630	2.680	2.725	2.775	2.825	2.875	2.925
Total	5.025	5.130	5.235	5.340	5.445	5.550	5.655	5.755	5.860	5.965	6.070	6.175
G 2 Traitement	2.825	2.900	2.975	3.050	3.125	3.200	3.275	3.350	3.425	3.500	3.575	3.650
G 2 Complément	2.345	2.610	2.680	2.745	2.815	2.880	2.950	3.015	3.085	3.150	3.220	3.295
Total	5.370	5.510	5.655	5.795	5.940	6.080	6.225	6.365	6.510	6.650	6.795	6.925
F 1 Traitement	3.450	3.350	3.350	3.450	3.550	3.650	3.750	3.850	3.950	4.050	4.150	4.250
F 1 Complément	2.825	2.925	3.015	3.105	3.195	3.285	3.375	3.465	3.555	3.645	3.735	3.825
Total	5.955	6.175	6.365	6.555	6.745	6.935	7.125	7.315	7.505	7.695	7.885	8.075
F 1 bis Traitement	3.250	3.350	3.450	3.550	3.650	3.750	3.850	3.950	4.050	4.150	4.250	4.350
F 1 bis Complément	2.925	3.015	3.105	3.195	3.285	3.375	3.465	3.555	3.645	3.735	3.825	3.915
Total	6.175	6.365	6.555	6.745	6.935	7.125	7.315	7.505	7.695	7.885	8.075	8.265
F 3 Traitement	3.255	3.400	3.545	3.690	3.835	3.980	4.125	4.270	4.415	4.560	4.705	4.850
F 3 Complément	2.990	3.090	3.190	3.290	3.390	3.490	3.590	3.690	3.790	3.890	3.990	4.090
Total	6.195	6.460	6.735	7.010	7.285	7.560	7.840	8.115	8.390	8.665	8.940	9.215
F 3 bis Traitement	3.350	3.390	3.650	3.800	3.950	4.100	4.250	4.400	4.550	4.700	4.850	5.000
F 3 bis Complément	3.015	3.150	3.285	3.420	3.555	3.690	3.825	3.960	4.095	4.230	4.365	4.500
Total	6.365	6.650	6.935	7.220	7.505	7.790	8.075	8.360	8.645	8.930	9.215	9.500
F 3 ter Traitement	3.445	3.600	3.755	3.910	4.065	4.220	4.375	4.530	4.685	4.840	4.995	5.150
F 3 ter Complément	3.100	3.240	3.380	3.520	3.660	3.800	3.940	4.075	4.215	4.355	4.495	4.635
Total	6.545	6.840	7.135	7.430	7.725	8.020	8.315	8.610	8.905	9.200	9.495	9.790
F 4 Traitement	3.520	3.700	3.880	4.060	4.240	4.420	4.600	4.780	4.960	5.140	5.320	5.500
F 4 Complément	3.170	3.350	3.490	3.635	3.815	3.960	4.140	4.300	4.460	4.620	4.780	4.940
Total	6.690	7.030	7.370	7.715	8.055	8.400	8.740	9.080	9.425	9.765	10.110	10.450
F 5 Traitement	3.675	3.900	4.125	4.350	4.575	4.800	5.025	5.250	5.475	5.700	5.925	6.150
F 5 Complément	3.310	3.510	3.715	3.915	4.120	4.320	4.525	4.725	4.930	5.130	5.335	5.535
Total	6.985	7.410	7.840	8.265	8.695	9.120	9.550	9.975	10.405	10.830	11.255	11.685
F 5 bis Traitement	3.590	4.100	4.340	4.580	4.820	5.060	5.300	5.540	5.780	6.020	6.260	6.500
F 5 bis Complément	3.175	3.690	3.905	4.120	4.340	4.555	4.770	4.985	5.200	5.420	5.635	5.850
Total	7.335	7.790	8.245	8.700	9.160	9.615	10.070	10.525	10.980	11.440	11.895	12.350
F 6 Traitement	3.560	4.100	4.365	4.630	4.895	5.160	5.425	5.690	5.955	6.220	6.485	6.750
F 6 Complément	3.475	3.690	3.920	4.165	4.405	4.645	4.885	5.120	5.360	5.600	5.835	6.075
Total	7.335	7.790	8.245	8.700	9.160	9.615	10.070	10.525	10.980	11.440	11.895	12.350
F 7 Traitement	3.875	4.290	4.525	4.850	5.175	5.500	5.825	6.150	6.475	6.800	7.125	7.450
F 7 Complément	3.490	3.780	4.075	4.365	4.660	4.950	5.245	5.535	5.830	6.120	6.415	6.705
Total	7.365	7.980	8.600	9.215	9.835	10.450	11.070	11.685	12.305	12.920	13.540	14.155
F 7 bis Traitement	4.160	4.590	4.840	5.150	5.520	5.860	6.200	6.540	6.880	7.220	7.560	7.900
F 7 bis Complément	3.745	4.060	4.365	4.690	4.970	5.275	5.590	5.885	6.190	6.500	6.805	7.110
Total	7.905	8.650	9.205	9.840	10.490	11.135	11.780	12.425	13.070	13.720	14.365	15.010
F 8 Traitement	4.390	4.700	5.100	5.590	5.900	6.300	6.700	7.100	7.500	7.900	8.300	8.700
F 8 Complément	3.870	4.220	4.590	4.950	5.310	5.670	6.030	6.390	6.750	7.110	7.470	7.830
Total	8.170	8.930	9.690	10.450	11.210	11.970	12.730	13.490	14.250	15.010	15.770	16.530
F 10 Traitement	4.475	5.000	5.525	6.050	6.575	7.100	7.625	8.150	8.675	9.200	9.725	10.250
F 10 Complément	4.080	4.500	4.975	5.445	5.920	6.390	6.865	7.335	7.810	8.280	8.755	9.225
Total	8.595	9.500	10.500	11.495	12.495	13.490	14.490	15.485	16.485	17.480	18.480	19.475
F 12 Traitement	4.825	5.440	6.095	6.740	7.385	8.030	8.675	9.320	9.965	10.610	11.255	11.900
F 12 Complément	4.425	4.900	5.485	6.065	6.645	7.225	7.810	8.390	8.970	9.550	10.130	10.710
Total	9.130	10.355	11.580	12.805	14.030	15.255	16.485	17.710	18.935	20.160	21.385	22.610
F 14 Traitement	5.310	6.150	6.890	7.630	8.470	9.260	10.050	10.840	11.630	12.420	13.210	14.000
F 14 Complément	4.780	5.490	6.200	6.910	7.625	8.335	9.045	9.755	10.465	11.180	11.890	12.600
Total	10.090	11.640	13.090	14.540	16.095	17.595	18.095	19.595	20.995	22.495	23.995	25.495
F 15 Traitement	5.610	6.500	7.390	8.280	9.170	10.060	10.950	11.840	12.730	13.620	14.510	15.400
F 15 Complément	5.060	5.800	6.650	7.450	8.255	9.055	9.855	10.655	11.455	12.260	13.060	13.860
Total	10.660	12.350	14.040	15.730	17.425	19.115	20.805	22.495	24.185	25.880	27.570	29.260
F 16 Traitement	5.845	6.800	7.875	8.890	10.005	11.020	12.035	13.050	14.065	15.080	16.095	17.110
F 16 Complément	5.550	6.325	7.150	8.090	9.005	9.920	10.830	11.745	12.660	13.570	14.485	15.400
Total	11.235	13.225	15.025	16.980	19.010	20.940	22.865	24.795	26.725	28.655	30.585	32.510

F a Traitement	3.150	3.250	3.350	3.450	3.550	3.650	2.750	2.850	2.950	4.050	4.150	4.250
F a Complément	2.835	2.925	3.015	3.105	3.195	3.285	3.375	3.465	3.555	3.645	3.735	3.825
Total	5.985	6.175	6.365	6.555	6.745	6.935	7.125	7.315	7.505	7.695	7.885	8.075
F b Traitement	3.300	3.400	3.500	3.600	3.700	3.800	3.900	4.000	4.100	4.200	4.300	4.400
F b Complément	2.970	3.060	3.150	3.240	3.330	3.420	3.510	3.600	3.690	3.780	3.870	3.960
Total	6.270	6.460	6.650	6.840	7.030	7.220	7.410	7.600	7.790	7.980	8.170	8.360
F c Traitement	3.440	3.550	3.660	3.770	3.880	3.990	4.100	4.210	4.320	4.430	4.540	4.650
F c Complément	3.095	3.195	3.295	3.395	3.490	3.590	3.690	3.790	3.890	3.985	4.085	4.185
Total	6.535	6.745	6.955	7.165	7.370	7.580	7.790	8.000	8.210	8.415	8.625	8.835
F d Traitement	3.525	3.650	3.775	3.900	4.025	4.150	4.275	4.400	4.525	4.650	4.775	4.900
F d Complément	3.175	3.285	3.400	3.510	3.625	3.735	3.850	3.960	4.075	4.185	4.300	4.410
Total	6.700	6.935	7.175	7.410	7.650	7.885	8.125	8.360	8.600	8.835	9.075	9.310
F e Traitement	3.575	3.750	3.925	4.100	4.275	4.450	4.625	4.800	4.975	5.150	5.325	5.500
F e Complément	3.220	3.375	3.535	3.690	3.850	4.005	4.165	4.320	4.480	4.635	4.795	4.950
Total	6.795	7.125	7.460	7.790	8.125	8.455	8.790	9.120	9.455	9.785	10.120	10.450

F A Traitement	10.05	10.40	10.75	11.10	11.45	11.80	12.15	12.50	12.85	13.20	13.55	13.90
F A Complément	9.05	9.35	9.70	10 "	10.30	10.60	10.95	11.25	11.55	11.90	12.20	12.50
Total	19.10	19.75	20.45	21.10	21.75	22.40	23.10	23.75	24.40	25.10	25.75	26.40
F B Traitement	10.55	10.90	11.25	11.60	11.95	12.30	12.65	13 "	13.35	13.70	14.05	14.40
F B Complément	9.50	9.80	10.15	10.45	10.75	11.05	11.40	11.70	12 "	12.35	12.65	12.95
Total	20.05	20.70	21.40	22.05	22.70	23.35	24.05	24.70	25.35	26.05	26.70	27.35
F C Traitement	11.00	11.35	11.70	12.05	12.40	12.75	13.10	13.45	13.80	14.15	14.50	14.85
F C Complément	9.90	10.20	10.55	10.85	11.15	11.50	11.80	12.10	12.40	12.75	13.05	13.35
Total	20.90	21.55	22.25	22.90	23.55	24.25	24.90	25.55	26.20	26.90	27.55	28.20
F D Traitement	11.30	11.70	12.10	12.50	12.90	13.30	13.70	14.10	14.50	14.90	15.30	15.70
F D Complément	10.15	10.55	10.90	11.25	11.60	11.95	12.35	12.70	13.05	13.40	13.75	14.15
Total	21.45	22.25	23 "	23.75	24.50	25.25	26.05	26.80	27.55	28.30	29.05	29.85

by Echelles spéciales au Service du Matériel et de la Traction

Mécaniciens et Chauffeurs

ECHELLES

ECHELLES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1 bis traitem.	3.900	4.020	4.140	4.260	4.380	4.500	4.620	4.740	4.860	4.980	5.100	5.220
1 bis complé.	3.510	3.620	3.725	3.835	3.940	4.050	4.160	4.265	4.375	4.485	4.595	4.705
Total	7.410	7.640	7.865	8.095	8.320	8.550	8.780	9.005	9.235	9.465	9.695	9.925
2 bis traitem.	4.200	4.375	4.550	4.725	4.900	5.075	5.250	5.425	5.600	5.775	5.950	6.125
2 bis complé.	3.780	3.940	4.095	4.255	4.410	4.570	4.725	4.885	5.045	5.205	5.365	5.525
Total	7.980	8.315	8.645	8.980	9.310	9.645	9.975	10.310	10.645	10.980	11.315	11.650
3 bis traitem.	4.500	4.675	4.850	5.025	5.200	5.375	5.550	5.725	5.900	6.075	6.250	6.425
3 bis complé.	4.050	4.210	4.365	4.525	4.680	4.840	4.995	5.155	5.315	5.475	5.635	5.795
Total	8.550	8.885	9.215	9.550	9.880	10.215	10.545	10.880	11.215	11.550	11.885	12.220
4 bis traitem.	4.800	4.975	5.150	5.325	5.500	5.675	5.850	6.025	6.200	6.375	6.550	6.725
4 bis complé.	4.050	4.215	4.380	4.545	4.710	4.875	5.040	5.205	5.370	5.535	5.700	5.865
Total	8.850	9.190	9.530	9.870	10.210	10.550	10.890	11.230	11.570	11.910	12.250	12.590
5 bis traitem.	5.100	5.275	5.450	5.625	5.800	5.975	6.150	6.325	6.500	6.675	6.850	7.025
5 bis complé.	4.450	4.615	4.780	4.945	5.110	5.275	5.440	5.605	5.770	5.935	6.100	6.265
Total	9.550	9.890	10.230	10.570	10.910	11.250	11.590	11.930	12.270	12.610	12.950	13.290
6 bis traitem.	5.400	5.575	5.750	5.925	6.100	6.275	6.450	6.625	6.800	6.975	7.150	7.325
6 bis complé.	4.650	4.815	4.980	5.145	5.310	5.475	5.640	5.805	5.970	6.135	6.300	6.465
Total	10.050	10.390	10.730	11.070	11.410	11.750	12.090	12.430	12.770	13.110	13.450	13.790
7 bis traitem.	5.700	5.875	6.050	6.225	6.400	6.575	6.750	6.925	7.100	7.275	7.450	7.625
7 bis complé.	4.950	5.115	5.280	5.445	5.610	5.775	5.940	6.105	6.270	6.435	6.600	6.765
Total	10.650	10.990	11.330	11.670	12.010	12.350	12.690	13.030	13.370	13.710	14.050	14.390
8 bis traitem.	6.000	6.175	6.350	6.525	6.700	6.875	7.050	7.225	7.400	7.575	7.750	7.925
8 bis complé.	5.250	5.415	5.580	5.745	5.910	6.075	6.240	6.405	6.570	6.735	6.900	7.065
Total	11.250	11.590	11.930	12.270	12.610	12.950	13.290	13.630	13.970	14.310	14.650	14.990
9 bis traitem.	6.300	6.475	6.650	6.825	7.000	7.175	7.350	7.525	7.700	7.875	8.050	8.225
9 bis complé.	5.550	5.715	5.880	6.045	6.210	6.375	6.540	6.705	6.870	7.035	7.200	7.365
Total	11.850	12.190	12.530	12.870	13.210	13.550	13.890	14.230	14.570	14.910	15.250	15.590
10 bis traitem.	6.600	6.775	6.950	7.125	7.300	7.475	7.650	7.825	8.000	8.175	8.350	8.525
10 bis complé.	5.850	6.015	6.180	6.345	6.510	6.675	6.840	7.005	7.170	7.335	7.500	7.665
Total	12.450	12.790	13.130	13.470	13.810	14.150	14.490	14.830	15.170	15.510	15.850	16.190

Ouvriers des Dépôts

ECHELONS										
ECHELLES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
a Traitement	3 800	3 915	4 030	4 145	4 260	4 375	4 490	4 605	4 720	1 ^{er} chevron
a Complément	3 420	3 535	3 650	3 765	3 880	3 995	4 110	4 225	4 340	2 ^e chevron
Total	7 220	7 450	7 680	7 910	8 140	8 375	8 600	8 830	9 060	
b Traitement	4 000	4 115	4 230	4 345	4 460	4 575	4 690	4 805	4 920	
b Complément	3 600	3 715	3 830	3 945	4 060	4 175	4 290	4 405	4 520	
Total	7 600	7 830	8 060	8 290	8 520	8 750	8 980	9 210	9 440	
c Traitement	4 180	4 295	4 410	4 525	4 640	4 755	4 870	4 985	5 100	
c Complément	3 735	3 850	3 965	4 080	4 195	4 310	4 425	4 540	4 655	
Total	7 915	8 145	8 375	8 605	8 835	9 065	9 295	9 525	9 755	
d Traitement	4 300	4 415	4 530	4 645	4 760	4 875	4 990	5 105	5 220	
d Complément	3 870	3 985	4 100	4 215	4 330	4 445	4 560	4 675	4 790	
Total	8 170	8 400	8 630	8 860	9 090	9 320	9 550	9 780	10 010	
e Traitement	4 400	4 515	4 630	4 745	4 860	4 975	5 090	5 205	5 320	
e Complément	3 960	4 075	4 190	4 305	4 420	4 535	4 650	4 765	4 880	
Total	8 360	8 590	8 820	9 050	9 280	9 510	9 740	9 970	10 200	
f Traitement	4 600	4 715	4 830	4 945	5 060	5 175	5 290	5 405	5 520	
f Complément	4 140	4 255	4 370	4 485	4 600	4 715	4 830	4 945	5 060	
Total	8 740	8 970	9 200	9 430	9 660	9 890	10 120	10 350	10 580	
g Traitement	4 800	4 915	5 030	5 145	5 260	5 375	5 490	5 605	5 720	
g Complément	4 320	4 435	4 550	4 665	4 780	4 895	5 010	5 125	5 240	
Total	9 120	9 350	9 580	9 810	10 040	10 270	10 500	10 730	10 960	
h Traitement	4 900	5 015	5 130	5 245	5 360	5 475	5 590	5 705	5 820	
h Complément	4 420	4 535	4 650	4 765	4 880	4 995	5 110	5 225	5 340	
Total	9 320	9 550	9 780	10 010	10 240	10 470	10 700	10 930	11 160	
i Traitement	5 000	5 115	5 230	5 345	5 460	5 575	5 690	5 805	5 920	
i Complément	4 520	4 635	4 750	4 865	4 980	5 095	5 210	5 325	5 440	
Total	9 520	9 750	9 980	10 210	10 440	10 670	10 900	11 130	11 360	
j Traitement	5 100	5 215	5 330	5 445	5 560	5 675	5 790	5 905	6 020	
j Complément	4 620	4 735	4 850	4 965	5 080	5 195	5 310	5 425	5 540	
Total	9 720	9 950	10 180	10 410	10 640	10 870	11 100	11 330	11 560	
k Traitement	5 200	5 315	5 430	5 545	5 660	5 775	5 890	6 005	6 120	
k Complément	4 720	4 835	4 950	5 065	5 180	5 295	5 410	5 525	5 640	
Total	9 920	10 150	10 380	10 610	10 840	11 070	11 300	11 530	11 760	
l Traitement	5 300	5 415	5 530	5 645	5 760	5 875	5 990	6 105	6 220	
l Complément	4 820	4 935	5 050	5 165	5 280	5 395	5 510	5 625	5 740	
Total	10 120	10 350	10 580	10 810	11 040	11 270	11 500	11 730	11 960	
m Traitement	5 400	5 515	5 630	5 745	5 860	5 975	6 090	6 205	6 320	
m Complément	4 920	5 035	5 150	5 265	5 380	5 495	5 610	5 725	5 840	
Total	10 320	10 550	10 780	11 010	11 240	11 470	11 700	11 930	12 160	
n Traitement	5 500	5 615	5 730	5 845	5 960	6 075	6 190	6 305	6 420	
n Complément	5 020	5 135	5 250	5 365	5 480	5 595	5 710	5 825	5 940	
Total	10 520	10 750	10 980	11 210	11 440	11 670	11 900	12 130	12 360	
o Traitement	5 600	5 715	5 830	5 945	6 060	6 175	6 290	6 405	6 520	
o Complément	5 120	5 235	5 350	5 465	5 580	5 695	5 810	5 925	6 040	
Total	10 720	10 950	11 180	11 410	11 640	11 870	12 100	12 330	12 560	
p Traitement	5 700	5 815	5 930	6 045	6 160	6 275	6 390	6 505	6 620	
p Complément	5 220	5 335	5 450	5 565	5 680	5 795	5 910	6 025	6 140	
Total	10 920	11 150	11 380	11 610	11 840	12 070	12 300	12 530	12 760	
q Traitement	5 800	5 915	6 030	6 145	6 260	6 375	6 490	6 605	6 720	
q Complément	5 320	5 435	5 550	5 665	5 780	5 895	6 010	6 125	6 240	
Total	11 120	11 350	11 580	11 810	12 040	12 270	12 500	12 730	12 960	
r Traitement	5 900	6 015	6 130	6 245	6 360	6 475	6 590	6 705	6 820	
r Complément	5 420	5 535	5 650	5 765	5 880	5 995	6 110	6 225	6 340	
Total	11 320	11 550	11 780	12 010	12 240	12 470	12 700	12 930	13 160	
s Traitement	6 000	6 115	6 230	6 345	6 460	6 575	6 690	6 805	6 920	
s Complément	5 520	5 635	5 750	5 865	5 980	6 095	6 210	6 325	6 440	
Total	11 520	11 750	11 980	12 210	12 440	12 670	12 900	13 130	13 360	
t Traitement	6 100	6 215	6 330	6 445	6 560	6 675	6 790	6 905	7 020	
t Complément	5 620	5 735	5 850	5 965	6 080	6 195	6 310	6 425	6 540	
Total	11 720	11 950	12 180	12 410	12 640	12 870	13 100	13 330	13 560	
u Traitement	6 200	6 315	6 430	6 545	6 660	6 775	6 890	7 005	7 120	
u Complément	5 720	5 835	5 950	6 065	6 180	6 295	6 410	6 525	6 640	
Total	11 920	12 150	12 380	12 610	12 840	13 070	13 300	13 530	13 760	
v Traitement	6 300	6 415	6 530	6 645	6 760	6 875	6 990	7 105	7 220	
v Complément	5 820	5 935	6 050	6 165	6 280	6 395	6 510	6 625	6 740	
Total	12 120	12 350	12 580	12 810	13 040	13 270	13 500	13 730	13 960	
w Traitement	6 400	6 515	6 630	6 745	6 860	6 975	7 090	7 205	7 320	
w Complément	5 920	6 035	6 150	6 265	6 380	6 495	6 610	6 725	6 840	
Total	12 320	12 550	12 780	13 010	13 240	13 470	13 700	13 930	14 160	
x Traitement	6 500	6 615	6 730	6 845	6 960	7 075	7 190	7 305	7 420	
x Complément	6 020	6 135	6 250	6 365	6 480	6 595	6 710	6 825	6 940	
Total	12 520	12 750	12 980	13 210	13 440	13 670	13 900	14 130	14 360	
y Traitement	6 600	6 715	6 830	6 945	7 060	7 175	7 290	7 405	7 520	
y Complément	6 120	6 235	6 350	6 465	6 580	6 695	6 810	6 925	7 040	
Total	12 720	12 950	13 180	13 410	13 640	13 870	14 100	14 330	14 560	
z Traitement	6 700	6 815	6 930	7 045	7 160	7 275	7 390	7 505	7 620	
z Complément	6 220	6 335	6 450	6 565	6 680	6 795	6 910	7 025	7 140	
Total	12 920	13 150	13 380	13 610	13 840	14 070	14 300	14 530	14 760	

Ouvriers des Ateliers

ECHELONS										
ECHELLES	1	2	3	4	5	6	7	8	9	
A Traitement	12 15	12 55	12 95	13 35	13 75	14 15	14 55	14 95	15 35	1 ^{er} chevron
A Complément	10 95	11 30	11 65	12 "	12 40	12 75	13 10	13 45	13 80	2 ^e chevron
Total	23 10	23 85	24 60	25 35	26 15	26 90	27 65	28 40	29 15	
B Traitement	12 80	13 20	13 60	14 "	14 40	14 80	15 20	15 60	16 "	
B Complément	11 50	11 90	12 25	12 60	12 95	13 30	13 70	14 05	14 40	
Total	24 30	25 10	25 85	26 60	27 35	28 10	28 90	29 65	30 40	
C Traitement	13 30	13 70	14 10	14 50	14 90	15 30	15 70	16 10	16 50	
C Complément	11 95	12 35	12 70	13 05	13 40	13 75	14 15	14 50	14 85	
Total	25 25	26 05	26 80	27 55	28 30	29 05	29 85	30 60	31 35	
D Traitement	13 75	14 25	14 75	15 25	15 75	16 25	16 75	17 25	17 75	
D Complément	12 40	12 85	13 30	13 75	14 20	14 65	15 10	15 55	16 "	
Total	26 15	27 10	28 05	29 "	29 95	30 90	31 85	32 80	33 75	
E Traitement	14 10	14 75	15 40	16 05	16 70	17 35	18 "	18 65	19 30	
E Complément	12 70	13 30	13 85	14 45	15 05	15 60	16 20	16 80	17 35	
Total	26 80	28 05	29 25	30 50	31 75	32 95	34 20	35 45	36 65	
F Traitement	14 50	15 25	16 00	16 75	17 50	18 25	19 00	19 75	20 50	
F Complément	13 10	13 80	14 50	15 20	15 90	16 60	17 30	18 00	18 70	
Total	27 60	29 05	30 50	31 95	33 40	34 85	36 30	37 75	39 20	
G Traitement	15 00	15 85	16 70	17 55	18 40	19 25	20 10	20 95	21 80	
G Complément	13 60	14 45	15 30	16 15	17 00	17 85	18 70	19 55	20 40	
Total	28 60	30 30	32 00	33 70	35 40	37 10	38 80	40 50	42 20	
H Traitement	15 50	16 45	17 40	18 35	19 30	20 25	21 20	22 15	23 10	
H Complément	14 10	15 05	16 00	16 95	17 90	18 85	19 80	20 75	21 70	
Total	29 60	31 50	33 40	35 30	37 20	39 10	41 00	42 90	44 80	
I Traitement	16 00	17 05	18 10	19 15	20 20	21 25	22 30	23 35	24 40	
I Complément	14 60	15 65	16 70	17 75	18 80	19 85	20 90	21 95	23 00	
Total	30 60	32 70	34 80	36 90	39 00	41 10	43 20	45 30	47 40	
J Traitement	16 50	17 65	18 80	19 95	21 10	22 25	23 40	24 55	25 70	
J Complément	15 10	16 25	17 40	18 55	19 70	20 85	22 00	23 15	24 30	
Total	31 60	33 90	36 20	38 50	40 80	43 10	45 40	47 70	50 00	
K Traitement	17 00	18 25	19 50	20 75	22 00	23 25	24 50	25 75	27 00	
K Complément	15 60	16 85	18 10	19 35	20 60	21 85	23 10	24 35	25 60	
Total	32 60	35 10	37 60	40 10	42 60	45 10	47 60	50 10	52 60	

En dehors des ouvriers des ateliers de grande et de petite réparation le service du Matériel de la Traction comprend encore les mécaniciens et chauffeurs. Ces agents bénéficient des « primes de traction » mensuelles ; les primes des chauffeurs sont fixées aux deux tiers de celles des mécaniciens. Les minima de ces primes, qui forment un élément spécial de la rémunération des mécaniciens et chauffeurs, varient suivant la difficulté du service et, comme il s'agit d'une prime de travail et d'économie, le minimum est réduit de $1/30$ par jour d'absence autre que les repos et le congé annuel réglementaire. C'est au-dessus des minima qu'apparaît le caractère vraiment spécial et de bonne économie des primes de traction.

Ces primes se partagent en primes de quantité de travail (parcours, primes horaires, allocations pour réserves) et en primes de qualité de travail (économie d'huile ou de combustible, temps gagné, primes de régularité de marche). Il est alloué 50 0/0 du total pour les primes de qualité de travail. On tient ainsi compte à la fois de l'effort effectué et du résultat. Les primes de qualité de travail peuvent être diminuées pour faute professionnelle, excédent de consommation, arrêts de route, minutes perdues. Toutefois, les minima restant acquis, la retenue peut être effectuée sur la prime des mois suivants, s'il y a lieu et moyen de l'exercer.

Les primes trimestrielles de gestion et les primes mensuelles de surveillance dans le service du Matériel et de la Traction offrent une analogie certaine avec les primes de traction. Elles sont un élément de la rémunération, puisqu'elles ne sont attribuées aux agents qu'à la condition qu'ils ne bénéficient pas des primes de travail ni des primes de traction. Elles sont aussi une récompense puisqu'on tient compte pour leur attribution de la qualité et des résultats de la gestion de chaque agent. L'idée de prime trouve

encore une application dans le système des gratifications annuelles attribuées dans tous les services ; elles sont discrétionnaires et varient suivant le grade, la nature et l'étendue des services rendus, les notes obtenues ; elles varient normalement de 1,50 à 14 0/0 du traitement.

D'une manière générale, la rémunération du personnel ferroviaire est sensiblement égale à celle des employés et ouvriers de l'industrie privée. Ce personnel a demandé toutefois que soit établie une modalité permettant aux salaires de suivre rigoureusement les mouvements économiques. Cette revendication perd une bonne part de son intérêt en présence de la stabilisation du franc qui nécessitera avant peu un rajustement des salaires des Cheminots (1).

Il importe au surplus de remarquer qu'au traitement proprement dit des agents des Chemins de fer, s'ajoutent des avantages divers, alors que le salaire des ouvriers de l'industrie privée constitue l'élément à peu près unique de leur rémunération.

II

Avantages accessoires

En dehors du traitement, la rémunération du personnel comprend des avantages accessoires, d'ordres divers, qu'il faut passer en revue. Ils peuvent se ranger sous les chefs suivants ; indemnités, allocations, prime de gestion, retraites, avantages divers.

(1). Le 3 novembre 1928, la presse communique qu'à la suite d'un accord intervenu entre M. Tardieu, Ministre des Travaux Publics et le Comité de Direction des Grands Réseaux, le salaire des Cheminots sera augmenté dans es conditions suivantes :

Au 1^{er} janvier 1930, le salaire de base sera porté à 7.600 francs. Ainsi porté de 6.850 à 7.220 francs ;

Au 1^{er} janvier 1927 le salaire de base à l'échelle la plus basse sera qu'on le remarquera, la mesure s'appliquera par étapes.

Indemnités et Allocations.

Les agents peuvent recevoir une prestation en compensation des frais occasionnés par le service et des risques courus en raison de l'accomplissement des fonctions. Il s'agit des indemnités pour changement de résidence et des indemnités de recettes et de caisse.

Les indemnités de déplacement sont forfaitaires et payées à titre de remboursement (1). Elles ont été majorées à la suite d'un accord du 3 mai 1927 entre les réseaux et la Fédération des Cheminots. L'indemnité pour changement de résidence est une indemnité de déménagement. Les indemnités de recettes et de caisse sont destinées à tenir compte des pertes que peuvent entraîner les risques d'un maniement de fonds important (2).

Les « conditions de rémunération » du personnel, prévoient aussi les indemnités de cherté de vie, de résidence, de charges de famille.

Le logement est la prestation en nature d'une partie du salaire. Les chefs de gare et leurs adjoints, les chefs de station et de halte, les sous-chefs de gare principaux et les sous-chefs de gare, les chefs et les sous-chefs de dépôts et les chefs de réserve ainsi que les concierges bénéficient du logement gratuit. A défaut de l'attribution d'un logement en nature, ces agents reçoivent une indemnité représentative égale à 10 0/0 du montant des autres rémunérations comptant pour la retraite.

Diverses allocations supplémentaires sont versées pour certains travaux qui doivent être exécutés rapidement ou qui sont particulièrement difficiles et pénibles ou qui sont effectués en sus de la journée de travail. Telles sont les

(1) *Conditions de rémunération du Personnel*, Livre I, Chapitre 14 ; Livre II, Chapitre 10 ; Livre IV, Chapitre 3.

(2) Livre I, chapitre 16 ; Livre II, chapitre 12 ; Livre IV, chapitre 3 des *Conditions de rémunération du Personnel*.

TAUX ACTUEL DES INDEMNITÉS DE DÉPLACEMENT

Accord du 3 mai 1927 entre les Réseaux
(Relèvement demandé par la Fédération des Cheminots).

A. — Personnel autre que le personnel de contrôle, de surveillance et d'inspection de l'Exploitation, de la Traction.

Le taux de l'indemnité normal est le suivant :

Taux de base des Indemn., partielles	INDEMNITÉ Pour repas	PARTIELLE Pour découcher	Indemnité complète —
2	4,50	6	15
2,50	5,50	7	18
3	6,25	8	20,50
3,50	7,25	9	23,50
4	8	10	26

De même que celles qui étaient prévues par les décisions du 19 août 1924 et 20 janvier 1926, ces majorations ne sont pas applicables aux agents qui reçoivent une allocation pour défaut de logement.

B. — Personnel du Contrôle de surveillance et d'inspection de l'Exploitation et de la Traction. Les taux d'indemnités, habituellement précédemment pratiqués sont maintenus.

L'indemnité spéciale allouée par décision du 30 décembre 1925 pour chacune des périodes de 11 heures 30 à 13 heures 30, de 18 heures 30 à 20 heures 30 ou à 3 heures, comprises en totalité dans le déplacement, est relevé uniformément de 0 fr. 75, ce qui donne les taux suivants :

Echelles	5 et 6	2 fr. 00
—	7 à 10	2 fr. 25
—	11 à 14	2 fr. 50
—	15 à 18	2 fr. 75

TAUX ACTUEL DES ALLOCATIONS DE MATINÉE, SOIRÉE OU DE NUIT (1) (Accord du 3 mai 1927.)

De 1 fr. à 1 fr. 25 quand l'agent prend ou quitte son service entre 1 heure et 3 heures.

De 1 fr. 50 à 2 fr. quand le service de l'agent comprend en totalité la période de 1 heure à 3 heures.

(1) Voir *La Tribune des Cheminots*, 1^{er} juin 1927.

PRIMES DE TRAVAIL, DE SURVEILLANCE, DE GESTION
ET DE TRACTION

I. — *Services Régionaux et Centraux.*

Primes de surveillance.

Taux anciens (par an)	600	900
Taux nouveaux (par an)	750	1.125

II. — *Service de l'Exploitation.*

a) Primes journalières de manœuvres, de lampisterie ou d'aiguillage :

0 fr. 35	0 fr. 40	0 fr. 45	0 fr. 50
0 fr. 60	0 fr. 65	0 fr. 75	0 fr. 95

b) Prime horaire de conduite : 0 fr. 13.

c) Prime pour perceptions supplémentaires :

0 fr. 10 par perception et 2 0/0 des sommes prévues.

III. — *Service de la Voie.*

Primes annuelles des cantonniers, coltineurs et manœuvres :

165	325	490
-----	-----	-----

IV. — *Service du Matériel et de la Traction.*

a) Primes journalières des agents des ateliers, dépôts, entretiens et magasins :

0,35	0,65	0,95	1
1,60	1,90	2,20	2,50
2,85	3,15	3,45	3,75
4,10	5	10	12,50

b) Supplément de prime journalière pour travail effectué exceptionnellement en dehors des heures réglementaires :
fr. 45.

c) Primes de gestion (par an) :

750	875	1000	1125	1250	1375	1500
1625	1750	1875	2000	2250	2500	

d) Primes de surveillance (par an) :

750	1050	1125	1500
-----	------	------	------

e) Primes de traction (minima mensuels)

75	100	115	125	140	160	190
----	-----	-----	-----	-----	-----	-----

INDEMNITÉS DE RECETTES ET DE CAISSE

A. — *Service de l'Exploitation.*

1° Indemnités de recettes par 10.000 francs de recette annuelle ou par 10.000 billets délivrés annuellement :

1 fr. 60	2 fr. 50
----------	----------

2° Indemnités de caisse proportionnée au mouvement annuel des fonds :

35 fr.	65 fr.	95 fr.
--------	--------	--------

3° Indemnités de caisse des caissiers :

875	1250	1625
-----	------	------

B. — *Service de la Voie.*

Indemnités de caisse des caissiers :

125	250	375
-----	-----	-----

C. — *Services centraux et Régionaux.*

1° Caisses générales, centrales ou principales :

500	1000	1500	2000
-----	------	------	------

2° Autres agents des Services Centraux :

35	65	95
----	----	----

Allocation journalière pour allumage de lanternes :

0,25

Indemnités pour frais de correspondance des Délégués du Personnel :

50	100	200
----	-----	-----

Indemnité journalière pour astreinte à domicile :

1 fr. 25 par grand repos journalier soumis à l'astreinte.

Allocation pour découverte de rails avariés :

12,50	25	37,50	50
-------	----	-------	----

ALLOCATION AUX FEMMES A SERVICE DISCONTINU, EN SERVICE LE 31 DÉCEMBRE 1927

NATURE DU SERVICE	Veuves divorcées non remariées célibataires vivant seules ou ayant des charges de famille		Autres femmes à service discontinu	
	Majeures commis- sionnées	Majeures non com- missionnées ou mineures	Majeures commis- sionnées	Majeures non com- missionnées ou mineures
1 ^{re} classe :				
Femmes dont l'amplitude du service dé- passe 12 heures.....	170 "	200 "	360 "	380 "
Femmes dont l'amplitude du service est inférieure ou égale à 12 heures.....	265 "	295 "	455 "	465 "
2 ^e classe :				
Femmes dont l'amplitude du service dé- passe 12 heures.....	360 "	380 "	545 "	555 "
Femmes dont l'amplitude du service est inférieure ou égale à 12 heures.....	420 "	435 "	600 "	615 "

INDEMNITÉS DE RÉSIDENCE

L'indemnité de résidence versée aux agents, varie sui-
vant la localité. Nulle dans les petites localités, elle est de
3.000 francs à Paris ; de 1.560 à Saintes ; de 2.160 à Tours ;
de 1.560 à Brest ; de 1.920 à Rennes ; de 1.800 au Mans ; de
2.160 à Rouen.

ALLOCATIONS POUR CHARGES DE FAMILLE

Les allocations servies jusqu'à l'âge de 18 ans s'élèvent à :

1 enfant	1.005 francs.
2 enfants	2.010 —
3 enfants	3.678 —

Prime de gestion.

La prime dont il est ici parlé nous place dans un ordre
d'idées différent de celui des prestations individuelles,

payées aux agents à titre de récompense pour leurs services courants et prévues par les « Conditions de rémunération du Personnel ». Il s'agit d'une prime de bonne gestion sociale, attribuée au personnel considéré dans son ensemble. L'article 14 de la Convention du 28 juin 1921, approuvée par l'article 1^{er} de la Loi du 29 octobre 1921 dispose : « Il sera alloué à chaque réseau et à son personnel des primes annuelles tendant à les intéresser au développement du trafic et à l'économie dans les dépenses ».

D'autres procédés que celui de la prime avaient été envisagés en vue d'intéresser le personnel à la bonne gestion : celui des actions de travail, celui de nationalisation industrialisée.

Le système de la régie intéressée, préconisé par M. Loucheur (1) comportait le rachat du réseau et la constitution simultanée d'une Compagnie fermière au capital de 500 millions, dont un quart serait la propriété collective du personnel, groupé en coopérative de main-d'œuvre, conformément à la Loi du 26 avril 1917 sur les Sociétés Anonymes à participation ouvrière. Après l'attribution d'un intérêt au capital, une part des bénéfices, 20 à 30 0/0, aurait été attribuée aux actions de travail. Le Conseil d'Administration aurait été composé de 30 membres dont six élus par le personnel. Le Parlement a repoussé l'application aux Chemins de fer de la loi du 26 avril 1917. Il a pensé qu'il ne serait pas sans danger d'expérimenter cette loi, encore inappliquée alors, dans l'un des services les plus importants et les plus vitaux du pays. Il parut aussi que la conception Loucheur était de nature à permettre la constitution dans chaque réseau, d'une caisse noire capable de soutenir les grèves ; le crédit des Compagnies eut ainsi été compromis à un moment où il importait précisément qu'il

(1) Proposition LOUCHEUR : Chambre, juillet 1920, n° 943.

fût indiscuté (1). D'ailleurs, les actionnaires n'étaient guère disposés à partager les réserves existantes constituées sur les bénéfices accumulés depuis l'origine des Compagnies avec les possesseurs nouveaux d'actions de travail, ni à introduire dans leur conseil des administrateurs en partie désintéressés des résultats de la gestion. L'ensemble du système fut donc écarté.

Quant à la nationalisation industrialisée, elle consistait dans l'institution d'une régie autonome, placée sous le contrôle des producteurs et des consommateurs (2). L'exercice de la régie était confiée à une série de conseils dont un central et les autres régionaux. Les divers comités étaient composés dans une proportion des deux tiers par les délégués de divers groupements, de patrons, d'employés et d'usagers et pour un tiers seulement par les représentants de l'Etat. Le droit de contrôle de l'Etat se bornait au refus d'approbation du budget. Les conditions de travail et de rémunération du personnel auraient fait l'objet d'un contrat collectif entre la Fédération des Cheminots et le Comité Central. Ainsi le projet visait à la réorganisation des Chemins de fer sur la base syndicaliste. Ce système fut également écarté.

Dans le système de la coordination des réseaux qui prévalut, le personnel est intéressé à la bonne gestion, par la prime. Celle-ci est fonction du développement du trafic et de l'économie dans les dépenses. Aux termes de l'article 3 du décret du 29 septembre 1922, elle est répartie entre les agents qui ont reçu une gratification au titre de l'exercice considéré. Le premier quart est réparti uniformément entre les agents. Pour la répartition des trois autres quarts, on prend en considération l'importance des fonctions et la

(1) Georges de NOUVION : *Les actions de travail*, dans le *Journal des Economistes*, 15 avril 1922.

(2) Proposition BLUM : Chambre, novembre 1920, n° 4.464 ; JOUHAUX : Déclaration au Conseil économique de la C. G. T., février 1920.

manière dont les agents s'en acquittent. Cette manière de procéder tient compte de l'effort collectif des agents commissionnés bien notés et de l'action utile de chacun, selon le poste qu'il occupe.

La prime de gestion apparaît ainsi comme une pièce maîtresse de l'organisation de 1921. Elle évite la régie désintéressée en intéressant le réseau et le personnel à la gestion de l'entreprise (1).

Les primes doivent être arrêtées chaque année.

Il existe deux sortes de primes : celles du réseau, celles du personnel.

La prime du réseau comporte deux éléments : l'élément A est calculé en fonction du développement du trafic ; il est un tant pour cent de l'excédent de la recette brute de l'exercice considéré sur celle de l'exercice de 1920 pris comme exercice type de comparaison. L'élément B est calculé en raison de l'économie réalisée dans la gestion.

La prime du personnel est sensiblement double de celle du réseau, la moitié de la prime étant applicable au réseau, les 2/3 au personnel. La prime du personnel se compose des éléments A et B, mais ne comporte jamais de réduction, comme celle du réseau.

Les primes de gestion constituent un superdividende pour les réseaux, un sursalaire pour les agents. Elles s'ajoutent aux dépenses d'exploitation, doivent être prélevées sur les recettes, au même titre que ces dépenses en ce qui concerne l'établissement du fonds commun. De la sorte les primes de gestion se trouvent garanties de la même façon que le dividende.

Dans le projet déposé en 1920 par le Gouvernement, il n'était pas question d'un emploi spécial de la part de prime du personnel. On cherchait seulement à pousser

(1) ZOELLER : *La Prime de Gestion dans le nouveau régime des Chemins de fer*, 1922.

l'agent à reconnaître son intérêt direct et immédiat dans les bénéfices de l'exploitation. Le système des primes était uniquement destiné à faire apercevoir à chacun la répercussion avantageuse qu'ont pour lui, les gains réalisés par le réseau (1). Mais le 8 avril 1921, M. le Trocquer, Ministre des Travaux Publics, exposa une seconde conception de la prime « Le but de la prime, dit-il, est évidemment d'inciter le personnel à une meilleure gestion ; mais ce qu'on a voulu en même temps, c'est donner à cette prime un caractère social ». C'est pourquoi l'article 3 de la Loi sur le nouveau régime des Chemins de fer, prévoit l'emploi d'une moitié de la prime. Il est créé, à cet effet, pour chaque réseau, une société coopérative du personnel qui facilite la réunion des capitaux nécessaires à l'achat d'actions et leur groupement en vue de la représentation aux assemblées générales.

Le Parlement désirait que le personnel possédât un certain nombre d'actions de capital. Ainsi les agents auraient leur part de risque comme leur part de profit (2). Mais l'actionnariat devait-il être facultatif ou obligatoire ? Après discussion, le Parlement écarta l'obligation.

Il estima que, pour favoriser l'initiative individuelle et l'économie dans l'entreprise, il convenait de laisser l'agent pleinement maître de sa prime.

A côté de la société coopérative du personnel, l'article 3 de la Loi sur le nouveau régime des Chemins de fer crée une caisse autonome d'épargne, destinée à recevoir la deuxième moitié de la prime revenant au personnel ainsi que tout ou partie de la première moitié de la prime que l'agent n'aura pas versé à la coopérative.

Le tableau suivant précise l'importance de la prime de gestion au réseau de l'Etat pour l'exercice 1926.

(1) Discours de M. NOULENS au Sénat, le 8 juillet 1921.

(2) Discours de M. DUVAL-ARNOULD, le 26 octobre 1921.

LA PRIME DE GESTION AU RÉSEAU DE L'ÉTAT

La prime de gestion prévue par la Convention du 28 juin 1921 (art. 14), approuvée par la loi du 29 octobre 1921, sera payée le 16 avril 1922 plus tard (1).
Pour l'exercice 1922, elle est déterminée comme suit :

Valeur du point : 31.50

CATEGORIES

NOTES DE FIN D'ANNEE

	Coefficient	19	15	16	17	18	15	14	13	12	11	10	9	8
Personnel à service discontinu	0.5	22.92	28.35	26.77	25.20	23.62	22.06	20.47	18.90	17.33	15.75	14.17	12.59	
Echelles 1, 1 bis 2, A, G1 à F3 ter, Fa & Fd, Fa à FD	1	59.85	56.70	53.55	50.40	47.25	44.10	40.95	37.80	34.66	31.50	28.35	25.20	
— b et B	1.25	74.81	70.87	66.94	63	59.06	55.12	51.19	47.25	43.31	39.37	35.44	31.50	
— 2, c, C, F4, Fe	1.5	89.77	85.05	80.32	75.60	70.87	66.15	61.42	56.70	51.97	47.25	42.52	37.80	
— 3	2	119.70	113.40	107.10	100.80	94.50	88.20	81.90	75.60	69.30	63.00	56.70	50.40	
— 3 bis, d et D	3	178.55	170.10	160.65	151.20	141.75	132.30	122.85	113.40	103.95	94.50	85.05	75.60	
— 4, 4 bis, e, E, F5, F5 bis	3.5	209.47	198.45	187.42	176.40	165.37	154.35	143.32	132.30	121.27	110.25	99.22	88.20	
— 5 F6	4	239.40	226.80	214.20	201.60	189	176.40	163.80	151.20	138.60	126.00	113.40	100.80	
— 5 bis, f	4.5	269.32	255.15	240.97	226.80	212.62	198.45	184.27	170.10	155.92	141.75	127.57	113.40	
— 6, 6, F7, F7 bis	5.5	329.17	311.85	294.52	277.20	259.87	242.55	225.22	207.90	190.57	173.25	155.92	138.60	
— 7, 6 bis, F8	7	418.05	396.90	374.85	352.80	330.75	308.70	286.65	264.60	242.55	220.50	198.45	176.40	
— 8	8	478.80	453.60	428.40	403.20	378	352.80	327.60	302.40	277.20	252	226.80	201.60	
— 9 F 10	9	538.05	510.30	481.05	453.60	425.25	397.80	369.55	341.30	311.85	283.50	255.15	226.80	
— 10	10	598.50	567	535.50	504	472.50	441	409.50	378	346.50	315	283.50	252	
— 11, F 12	11	658.35	623.70	589.05	554.40	519.75	485.10	450.45	415.80	381.15	346.50	311.85	277.20	
— 12	12	718.20	680.40	642.60	604.80	567	529.20	491.40	453.60	415.80	378	340.30	302.40	
— 13	13	778.05	737.10	690.15	652.20	614.25	573.30	532.35	491.40	450.45	409.50	368.55	327.60	
— 14	14	837.90	793.80	749.70	705.60	661.50	617.40	573.30	529.20	485.10	441	396.50	352.40	
— 15	15	897.75	850.50	803.25	756	708.75	661.50	614.25	567	519.75	472.50	425.25	378	
— 16	16	957.60	907.20	856.80	806.40	756	705.60	655.20	604.80	554.40	504	453.60	403.20	
— 17	17	1,017.45	963.90	910.35	856.80	803.35	756.70	696.15	642.60	589.05	535.55	481.05	428.40	
— 18	18	1,077.30	1,020.60	963.90	907.20	850.50	793.80	737.10	680.40	623.70	567.00	510.30	453.60	

Aux sommes ainsi obtenues, il y a lieu d'ajouter, par catégorie et par note, la prime fixe de 45 fr. 55.

Retraites.

La question des retraites est toute d'actualité. Elle a été, en effet, récemment évoquée devant la Chambre des Députés et a donné lieu, le 31 janvier 1928, au vote d'un projet de loi déposé actuellement au Sénat. D'autre part, les Grands Réseaux ont fait homologuer, le 2 mars 1928, par le Ministre des Travaux Publics, un nouveau règlement concernant le personnel affilié au régime de retraites de 1911, règlement qui apporte de sérieuses améliorations tant pour le personnel affilié à la caisse des retraites de 1911, que pour celui affilié aux anciennes caisses de retraites.

Avant d'examiner ces deux faits nouveaux, il ne sera pas inutile de faire un exposé rétrospectif de la question des retraites, telle qu'elle s'est présentée depuis l'origine jusqu'en 1928 (1).

Le premier projet relatif aux retraites fut discuté par la Chambre des Députés, le 17 décembre 1897. Amendé par la Commission d'entente des syndicats, il devint après plus de onze ans de controverses et d'efforts, la Loi du 21 juillet 1909. Cette loi constitua la Charte des Cheminots entrés en service postérieurement à sa promulgation. Une autre loi du 28 décembre 1911 modifia rétroactivement les conditions de liquidation des retraites des agents entrés en service antérieurement à la Loi de 1909 et qui se trouvaient sous le régime des règlements établis par les Compagnies et homologués par le Ministre.

Aux termes de cette législation, la pension est acquise après 25 ans d'affiliation à la Caisse, à 60 ans pour les agents sédentaires, à 55 ans pour le personnel du service

(1) V. Union nationale de Défense Professionnelle des Cheminots. Congrès annuel de 1928. Supplément à *La Nouvelle Locomotive*, de mai 1928.

actif, à 50 ans pour les mécaniciens et chauffeurs. En principe, la pension est basée sur le demi-salaire ; elle est majorée ou minorée par année de service passée en plus ou en moins. Les retenues sur les salaires des agents sont de 5 0/0, augmentées du premier douzième de traitement initial et du douzième de chaque augmentation. La pension est constituée sur les ressources de la Compagnie.

Ce régime a reçu des améliorations successives. Voici dans l'ordre chronologique, les différentes mesures dont bénéficient, depuis 1928, les titulaires de pension de retraite des Grands Réseaux :

- 1^{er} juillet 1918. — Attribution d'une allocation de 30 francs par mois.
- 1^{er} janvier 1919. — Allocation portée à 60 francs par mois (arrêtés ministériels des 13 janvier et 3 mars 1919).
- 1^{er} juillet 1920. — Les allocations sont remplacées par des majorations de pensions analogues à celles dont bénéficient les anciens fonctionnaires de l'Etat en vertu de la loi du 25 mars 1920. Extension partielle de la mesure aux titulaires de pensions anticipées.
- 1^{er} janvier 1922. — Application intégrale du régime des majorations aux titulaires des pensions anticipées (article 114 de la Loi du 29 octobre 1921).
- 1^{er} janvier 1923. — Attribution des bonifications égales aux deux tiers des majorations accordées précédemment (article 132 de la Loi de Finances du 31 décembre 1921).
- 16 avril 1924. — Péréquation des pensions sur la base des traitements statutaires (mesure analogue à celle prévue pour les fonctionnaires retraités par la Loi du 14 avril 1924).

1^{er} janvier 1926. — Attribution d'une allocation spéciale déterminée par l'application du système des coefficients prévu par la Loi du 14 avril 1924.

1^{er} juillet 1926. — Tous les suppléments de pensions dont bénéficient les titulaires de pensions à jouissance immédiate, sont accordés aux titulaires de pensions différées parvenues à jouissance, à la condition qu'ils n'aient pas quitté le réseau pour un motif entachant leur honorabilité ou pour convenances personnelles.

1^{er} juillet 1926. — Les bonifications de pensions sont relevées temporairement de façon que les arrérages annuels servis à chaque retraité soient portés au niveau de la pension qui aurait pu être liquidée à son profit sur la base des traitements complétés en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1925.

1^{er} janvier 1927. — Attribution aux pensionnaires admis au bénéfice des majorations, d'une allocation pour charges de famille, pour ceux de leurs enfants qui remplissent les conditions prescrites pour bénéficier éventuellement d'une pension de reversibilité.

Le taux de l'allocation annuelle est de 500 francs pour un enfant, 1.000 francs pour deux enfants, 1.800 francs pour trois enfants et ainsi de suite en augmentant de 800 francs pour chacun des enfants au-delà du troisième.

Ces mesures constituent une sensible amélioration de la situation des retraités des Grands Réseaux. Cependant, nombreuses sont encore les récriminations des intéressés qui ne se font pas faute d'accuser les Compagnies soit d'avoir différé le plus possible la mise en vigueur des mesures dont il s'agit, soit d'avoir éludé les prescriptions de la loi ou les promesses faites par elle, soit encore d'user

de réticences et de moyens dilatoires pour ne les appliquer que partiellement.

Ces accusations étaient-elles fondées ?

Il faut reconnaître que certains réseaux avaient depuis longtemps devancé la loi en matière de retraites. Mais leur attitude s'est modifiée dès la promulgation de la loi du 21 juillet 1909. On les vit intenter une action devant le Conseil d'Etat pour faire déclarer que les dispositions des conventions primitives qui n'avaient pas prévu les charges obligatoires de la retraite se trouvaient violées par l'Etat. Le procès était encore pendant devant la Haute Juridiction quand furent élaborées les conventions de 1921. Alors les Compagnies, grâce aux compensations qui leur étaient accordées par leurs déficits de guerre, grâce aussi à l'automatisme des tarifs rendant l'exploitation financièrement plus souple, abandonnèrent leurs réclamations juridiques en cours.

Mais la bataille ne tarda pas à reprendre sur un autre terrain. Dans la séance du 18 décembre 1920, à l'occasion du vote du projet de la loi sur le nouveau régime des Grands Réseaux, la Chambre vota l'article additionnel proposé par M. About, qui réglait le statut des retraites d'après guerre.

« Les Grands Réseaux de Chemins de fer, d'intérêt général, présenteront dans un délai de trois mois, à dater de la promulgation de la présente loi, à l'homologation du Ministre des Travaux Publics, de nouveaux règlements de retraites. Ces règlements devront assurer des pensions égales aux agents d'un même réseau retraités, à égalité d'ancienneté de service, de grade et d'émoluments moyens des six années les plus rémunératrices. Les dispositions ci-dessus seront applicables aux agents retraités avant la promulgation de la présente loi, lesquels bénéficieront des taux nouveaux accordés par ledit règlement ».

Cet article fut disjoint par le Sénat, notamment à cause des répercussions qu'il pouvait avoir sur les réclamations des fonctionnaires. Le 28 octobre 1921, le projet de loi revenait à la Chambre. M. About reprenait son amendement qui allait être voté, lorsque M. le Trocquer, Ministre des Travaux Publics, craignant le retour du projet au Sénat, demanda à l'honorable député de retirer son amendement, lui donnant, d'ailleurs, « l'assurance formelle que le Gouvernement prendrait à son compte cet amendement et l'incorporerait dans la prochaine loi de finances ». Préalablement, le 26 octobre, le Ministre avait obtenu des Compagnies, la promesse écrite que si les majorations des pensions des anciens fonctionnaires de l'Etat venaient à être modifiées par le Parlement, elles modifieraient celles des Cheminots d'une manière analogue. L'amendement About fut retiré.

Une seconde fois, le 14 décembre 1921, la Chambre votait un article 140 de la loi de finances, reproduisant à peu près le texte ci-dessus. Le Sénat répondait par un deuxième refus. Enfin, un accord intervint entre les deux Chambres. Il aboutit à l'article 132 de la Loi du 31 décembre 1921, ainsi conçu dans son dernier paragraphe : « Les Grands Réseaux d'intérêt général, présenteront dans un délai d'un an, à dater de la promulgation de la présente loi, à l'homologation du Ministre des Travaux Publics, un projet de statut des retraites ».

Le 1^{er} novembre 1922, la Fédération Nationale des Retraités soumettait un projet au Ministre. Les Grands Réseaux le repoussèrent. C'est seulement en Mai 1923 qu'ils présentaient leur projet à l'homologation du Ministre ; celui-ci le trouva insuffisant et refusa de l'approuver.

En 1924, le Ministre des Travaux Publics insista auprès des réseaux pour qu'un effort semblable à celui qui avait été fait en faveur des fonctionnaires (vote de la loi du

14 avril 1924) fut accompli pour les Cheminots des Grands Réseaux. Au cours du mois d'août de cette même année, les réseaux accordaient des bonifications aux retraités, mais celles-ci avaient un caractère temporaire et devaient être supprimées dès que la situation économique du pays le permettrait.

Quelque temps après, le Ministre des Travaux Publics approuvait les mesures envisagées, sous la réserve que le projet de statut soumis par les réseaux à son homologation, serait amélioré. Les réseaux répondirent qu'ils ne pouvaient admettre que les retraités qui n'avaient pas bénéficié des échelles de 1920, ni subies les retenues correspondantes, voient leur retraite mise à parité avec celle des agents ayant bénéficié du nouveau statut et subi la retenue sur les nouveaux traitements.

En 1925, sur la pression de diverses organisations, le Ministre insista de nouveau auprès des réseaux pour que le projet de statut des retraites prévu par la loi du 31 décembre 1921 lui fut enfin soumis et, fin juillet, les réseaux déposèrent leur troisième projet qui fut repoussé comme les précédents par le Ministre, comme ne tenant aucun compte de ses suggestions et de celles du personnel.

En 1926, le Statut établi conformément aux indications gouvernementales n'est toujours pas déposé par les Réseaux, mais ceux-ci acceptent, après des pourparlers, de majorer les pensions, en calculant les retraites sur les traitements de janvier 1925 et s'engagent à payer les nouvelles retraites majorées à partir du troisième trimestre de 1926, c'est-à-dire payables aux intéressés le 1^{er} janvier 1927.

En 1927, les réseaux refusèrent de payer la péréquation des retraites sur les traitements du 16 août 1926 et ils repoussèrent catégoriquement toute amélioration des retraites, ajoutant même que si la situation monétaire du pays se stabilisait, il était à prévoir que le coût de la vie dimi-

nuerait et qu'en conséquence, ils envisageraient un rajustement des pensions en tenant compte des nouvelles conditions d'existence. Ils firent remarquer au Ministre qu'ils n'avaient nullement l'intention de modifier le règlement des retraites établi conformément à la loi de 1909 et que leur décision était, d'ailleurs conforme aux dispositions de l'article 10 de la loi du 21 juillet 1909, prévoyant que les réseaux sont responsables de la gestion de leurs caisses de retraites, ce qui les rend maîtres de tout ce qui concerne ces retraites. De son côté, l'Union Nationale de Défense professionnelle des Cheminots, intenta au réseau de l'Etat, une action prud'homale en vue de faire soumettre à retenue, pour la retraite, la gratification de fin d'année, la prime de gestion et l'indemnité de cherté de vie de 25 0/0 accordée au personnel les 1^{er} mai et 16 août 1926. L'Union Nationale demanda, en outre, à titre de dommages-intérêts que les retenues à effectuer sur les sommes touchées au titre « d'indemnité de cherté de vie » depuis le 1^{er} mai 1926, soient mises à la charge des réseaux.

Certes, il n'est pas douteux qu'un règlement unique était nécessaire. Les différents régimes de retraites étaient vraiment trop disparates. Le réseau de l'Est possédait 4 règlements ; l'Etat, 4 ; le Nord, 3 ; le P. L. M., 3 ; le Midi, 2 ; l'Orléans, 3.

Ce coup d'œil jeté sur le passé, abordons les deux faits nouveaux indiqués plus haut, à savoir le vote par la Chambre des Députés d'un projet de loi, le 31 janvier 1928, et le nouveau règlement des retraites du 2 mars 1928.

La Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer a soutenu depuis le commencement de 1927, une lutte énergique en vue de l'amélioration du régime des retraites. Son action a abouti à l'adoption par la Chambre des Députés, dans la séance du 31 janvier 1928, et sur le

rapport de M. Charlot, d'un texte dont la substance est la suivante.

A l'avenir, les modifications aux règlements des retraites résultant des lois ou des décisions ministérielles, devront faire l'objet d'un règlement homologué. A défaut par les Compagnies de présenter au Ministre leurs propositions de règlement dans un délai de trois mois, ce règlement serait établi d'office par décret, après audition dans leurs observations des Compagnies et des syndicats. Les décisions ministérielles, à ce sujet, auront force de loi. Les pensions de retraites seront rajustées avec les variations de salaires. Dans la limite maxima de 1/10^e des pensions normalement liquidées dans l'exercice, la retraite pourra être accordée après 25 ans de service, mais sans garantie de minimum de pension. Le minimum de pension normale est fixé aux 3/5^e jusqu'au traitement de 12.000, avec au moins 5.000 francs de pension. Dans le cas de départ volontaire sans qu'il y ait invalidité, les retenues effectuées sont transférées à la Caisse Nationale d'assurance comme pour les pensions civiles des fonctionnaires, en vue de la constitution d'une assurance de capital différé. La réversibilité de la pension s'effectue également comme pour les fonctionnaires, au profit des veuves, enfants et enfants naturels reconnus. Les primes et gratifications, à l'exclusion de l'indemnité de résidence et allocations pour charges de famille, entrent en compte pour le calcul de la retraite. Pour tous les cas de mise en réforme, le fonctionnement de la commission de réforme est obligatoire avec possibilité pour l'agent de se faire assister d'un médecin de son choix. Des majorations de pension sont accordées aux agents ayant élevé 3 enfants comme il est fait pour les fonctionnaires. Il est prévu que le service militaire comptera pour sa durée effective dans le temps donnant droit à retraite.

Il sera créé un conseil de gestion pour les caisses actuelles qui seront liquidées le 31 décembre 1932, date à laquelle sera constituée une caisse unique autonome, gérée par un conseil de 53 membres comprenant 11 délégués élus à la majorité des suffrages par le personnel en activité, et 7 délégués élus par le personnel en retraite. L'unification des caisses est réalisée après une période transitoire et l'autonomie qui lui est assurée lui permettra une gestion plus productive avec augmentation possible de ses disponibilités. Le projet prévoit que les ressources de la caisse autonome unique seront, à partir du 1^{er} janvier 1933, constituées par les capitaux provenant des réserves mathématiques des anciennes caisses ; autrement dit, les anciennes caisses de retraites des réseaux seront dans l'obligation de procéder à des opérations de liquidation pour verser en numéraire, les réserves mathématiques dans la caisse commune. Or, les caisses des réseaux ont participé pour des sommes considérables, aux encaisses d'obligations des Grands Réseaux, pendant et après la guerre, qui ont perdu notablement de leur valeur. Si donc, on les oblige à liquider, l'opération fera apparaître des insuffisances créant ainsi des charges nouvelles. Le rapporteur du projet n'a d'ailleurs pas contesté que la représentation de réserves mathématiques est une opération très délicate. Il est possible que la caisse autonome et unique, telle qu'elle est prévue par le projet, subisse au Sénat de profondes modifications.

L'appréciation de ce projet, voté par la Chambre, le 31 janvier 1928, et actuellement au Sénat, peut être tentée à divers points de vue. Rappelons d'abord qu'au moment où ce projet a été examiné par la Chambre, le Ministre des Travaux publics avait entamé des négociations actives avec les réseaux en vue d'améliorer sensiblement les retraites des cheminots et les avait invités à déposer le fa-

meux projet de statut des retraites, modifié, en tenant compte de ses suggestions. Cela est si vrai, que le Ministre a déclaré à la Tribune de la Chambre, le 2 mars 1928, que la Commission des Travaux Publics avait attendu pour prendre parti au sujet de la Caisse autonome, d'avoir l'assurance que le Ministre obtiendrait des réseaux les 440 millions nécessaires pour améliorer les retraites des cheminots. Il est probable que si la Chambre avait retardé quelque peu le débat, certains autres avantages auraient été obtenus également par le Ministre, qui l'a d'ailleurs nettement déclaré le 27 janvier 1928, en indiquant qu'il avait la promesse des réseaux d'incorporer la prime de gestion et la gratification de fin d'année dans les sommes soumises à retenue pour la retraite.

« A notre avis, dit M. Perray, au Congrès tenu en avril 1928, par l'Union Nationale de Défense professionnelle des Cheminots (1) la Chambre a outrepassé ses droits en légiférant sur les retraites des Cheminots puisque, seuls, les réseaux sont maîtres du Statut des retraites, en vertu de l'article 7 de la Convention de la Loi du 21 juillet 1909. Il est certain que ces droits sont abusifs, mais qui les leur a donnés ? La convention de 1921 qui, à elle seule, vaut plus qu'une loi, a été approuvée par la loi d'octobre 1921. Et, ce faisant, la Chambre s'est dessaisie de tous ses droits concernant le personnel. Le Parlement ne l'ignorait pas. Les débats qui ont précédé le vote de la loi approbative de la Convention sont remplis d'avertissements de députés à ce sujet ; chaque fois qu'il est question des cheminots à la Chambre, tous les Ministres des Travaux Publics, sans exception, n'ont jamais manqué de se déclarer impuissants pour ce qui concerne le personnel, en raison de l'article 7 précité. Le point de droit existe donc bien. Le

(1) V. Supplément à *La Nouvelle Locomotive*, de mai 1928, page 18.

Parlement a-t-il ou n'a-t-il pas le droit de légiférer sur les retraites ? Toute la question est là, et nous pensons qu'avant d'entamer le débat, il eût été sage de faire examiner et mettre au point, par le Conseil d'Etat, les droits du Parlement à l'égard des cheminots. Ce n'est qu'après cette mise au point que la discussion aurait dû s'engager sur la question des retraites. Voilà pourquoi nous avons dit et écrit que le projet voté le 31 janvier était une mesure démagogique destinée à faciliter la propagande électorale des députés parmi les cheminots, nous le maintenons. »

Certes, ce point de droit est intéressant mais nous ne pensons pas que sans l'intervention du Parlement et la pression gouvernementale les Compagnies eussent accordé les améliorations que le personnel pouvait attendre dans ce domaine.

Aujourd'hui le projet dont il s'agit est au Sénat ; il est étudié par la Commission des Travaux Publics ; M. Rabier a été nommé rapporteur. Mais les réseaux invoquant l'article 1134 du Code Civil, aux termes duquel « les conventions légales formées tiennent lieu de loi à ceux qui les ont faites et ne peuvent être révoquées que de leur consentement mutuel » ont prévenu le Ministre des Travaux Publics que si les deux Chambres votaient le projet, elles s'en remettraient au juge du contrat, en l'occurrence le Conseil d'Etat. D'où procès en perspective et retard de l'établissement du Statut des retraites.

Le rapport de M. Perray examine enfin les modifications qu'il y aurait lieu d'apporter au projet déposé actuellement au Sénat. Elles se résument dans les points suivants :

1°. — Retraite normale après 25 années de service et 50 ans d'âge.

2°. — Retraite calculée sur les $\frac{2}{3}$ à 25 ans de services et 50 ans d'âge, au lieu des $\frac{3}{5}$ indiqués au projet de loi.

3°. — Retraite proportionnelle avec jouissance immédiate après 15 ans de service.

4°. — Péréquation complète et continue afin que les retraites suivent toujours les relèvements de salaires des agents en activité. La péréquation actuelle des retraites est faite sur les traitements de janvier 1928, mais elle ne l'est pas sur ceux du 1^{er} mars 1928. Le paragraphe B de l'article 2 du projet, prévoit que les pensions servies aux agents seront rajustées dans une mesure similaire à celle qui aura été adoptée pour les fonctionnaires civils ou militaires. Or, les réseaux, disposés avant le projet de la loi, à accepter le rajustement des pensions sur les traitements du 1^{er} mars 1928, ont changé depuis le vote de la Chambre ; ils ont fait savoir qu'il avait été précisé lors du vote de la Chambre que les pensions seraient augmentées dans une mesure similaire à celle adoptée pour les fonctionnaires civils et militaires et que dans ces conditions l'augmentation accordée à la date du 1^{er} janvier 1928 correspondait aux 70 0/0 de la différence entre la pension ancienne d'un fonctionnaire et le produit de la liquidation nouvelle calculée d'après les traitements et soldes en vigueur au 1^{er} janvier 1928. Il est donc nécessaire de demander la péréquation complète et continue des retraites avec les traitements des agents en activité.

5°. — Modification à apporter à l'article 6 de la loi de 1909 qui ne prévoit l'affiliation qu'après le service militaire. Puisque la Chambre a pensé que les cheminots doivent être traités comme les fonctionnaires, il convient d'affilier rétroactivement les mineurs à la Caisse des retraites depuis l'âge de 18 ans, comme cela se produit pour les fonctionnaires (article 10 de la loi du 14 avril 1924).

6°. — Remboursement au conjoint survivant des sommes versées par la femme agent, quelle que soit la durée d'affiliation.

7°. — Remboursement au conjoint survivant des sommes versées par le décédé et qui ne peuvent légalement donner lieu à pension en faveur du survivant.

8. — Extension aux agents des Grands Réseaux, bénéficiaires de la loi du 31 mars 1919 et atteints d'une invalidité, de 25 0/0 au moins des dispositions de la loi du 23 mars 1928.

9°. — Possibilité pour l'agent satisfaisant à la double condition de compter au moins 15 années d'affiliation et 55 ans d'âge, d'avoir le droit à jouissance de la retraite proportionnelle.

10. — Reversibilité de la retraite, 3/5^e de la retraite pour la veuve au lieu de 50 0/0 prévus au projet.

Ayant ainsi émis au sujet du projet de loi voté par la Chambre le 31 janvier, les observations opportunes, occupons-nous du nouveau règlement des retraites homologué par le Ministre, le 2 mars 1928. Ce règlement accorde aux cheminots des améliorations depuis longtemps réclamées. Il prévoit notamment le remboursement au conjoint survivant des sommes versées par le décédé et qui ne peuvent légalement donner lieu à pension en faveur du survivant. Il donne à l'agent comptant au moins 15 années d'affiliation et 55 ans d'âge, le droit à jouissance de la retraite proportionnelle (article 8). Il accorde la liquidation de la pension anticipée faite sur la base de 25 années d'affiliation aux mécaniciens, chauffeurs et agents des trains, comptant au moins 50 ans d'âge et 20 ans d'affiliation et dont l'invalidité reconnue soit par le réseau, soit par la Commission de réforme, résulte de l'exercice de leurs fonctions. Il octroie à la veuve du titulaire d'une pension encore différée, le bénéfice d'une pension immédiate égale à la moitié de cette pension différée sans réduction de sa quotité.

Mais les Cheminots réclament d'autres améliorations.

Dans leur congrès, les diverses associations ne cessent de demander :

1° L'application à la Caisse des retraites des agents mineurs dès l'âge de 18 ans ;

2° La retraite proportionnelle après 15 ans de service avec jouissance immédiate.

3° Le droit à la retraite normale après 25 ans de service sans condition d'âge.

4° Le droit à la retraite normale après 25 ans de service et 50 ans d'âge.

5° La retraite normale calculée sur les $\frac{2}{3}$ du traitement au lieu des $\frac{3}{5}$.

Souhaitons que dans ce domaine si important des retraites, les solutions désirables interviennent le plus tôt possible.

AVANTAGES DIVERS

Il convient de mentionner ici les facilités de circulation consenties pour les agents des réseaux et leur famille (gratuité sur le réseau, réduction sur les autres). Indiquons aussi les Economats maintenus dans les Chemins de fer par la loi du 25 mars 1910, et qui délivrent aux agents, au prix coûtant, des denrées, du charbon, des articles de lingerie, de ménage, d'ameublement. N'oublions pas également l'existence d'un service médical gratuit pour les agents dont le traitement est inférieur à 11.000 francs et pour leur femme, ainsi que l'existence d'un service pharmaceutique gratuit, pour les agents dont le traitement ne dépasse pas 9.500 francs.

III

La durée de la journée de travail

La réglementation de la journée de travail, complète celle des conditions de la rémunération du personnel. La rétribution de l'agent se comprend dans un temps déterminé.

La Loi du 23 avril 1919, fixant à 8 heures la durée moyenne de la journée de travail, s'applique « dans les établissements industriels... de quelque nature qu'ils soient, publics ou privés ». Son application à l'industrie ferroviaire s'opère peu à peu à la suite de longues et délicates études de commissions paritaires :

Il y a lieu d'examiner séparément :

- 1) La situation des mécaniciens, chauffeurs et agents des trains (personnel de la conduite des trains).
- 2) La situation des agents autres que les mécaniciens, chauffeurs et agents de trains (personnel autre que celui de la conduite des trains).

PERSONNEL DE LA CONDUITE DES TRAINS

Il s'agit d'agents dont les conditions de travail sont très différentes de celles des autres catégories de travailleurs. Leurs prises et fins de service, leur repas, leur repos sont pris à toute heure du jour ou de la nuit ; le service de sécurité qu'ils accomplissent est lourd de responsabilités et use prématurément la santé.

La réglementation du travail des mécaniciens, chauffeurs et agents de trains a été minutieusement étudiée en 1919 par une commission paritaire. Les réseaux y étaient représentés par les Ingénieurs en chef de la Traction, assis-

tés des Chefs de l'Exploitation. Les représentants des réseaux n'ont pas manqué, au début des travaux de cette commission, de faire ressortir les difficultés que les réseaux rencontraient au lendemain de la guerre : état du matériel, mauvaise qualité du combustible, trafic désaxé, etc... Ils demandèrent aux délégués du personnel de tenir compte de cette situation dans les propositions qu'ils comptaient faire. Les délégués du personnel répondirent à cet appel. Ils firent les concessions que nécessitait la situation après les hostilités. Les conclusions arrêtées alors, servirent de base à l'arrêté du 8 novembre 1919 qui est toujours en vigueur.

Aux termes de cet arrêté, dans chacune des périodes s'étendant entre deux journées de grand repos périodique successives, la durée du travail effectif ne doit pas dépasser huit heures en moyenne par jour. Pour déterminer cette moyenne de travail on délimite la période de travail en la faisant commencer à la fin de la journée comptée de zéro à vingt-quatre heures, qui se trouve comprise entièrement dans le grand repos précédant la période de travail et en la faisant se terminer au début de la journée, comptée de zéro à vingt-quatre heures, qui se trouve comprise entièrement dans le grand repos suivant la période. On divise le total du travail compris dans la période ainsi délimitée par le nombre de jours compris dans cette période (article 2).

Lorsqu'un grand repos comprend entièrement deux journées de zéro à vingt-quatre heures, bien qu'il ne compte que pour un repos simple, la journée dite de repos est la seconde (article 2, alinéa 2).

Lorsqu'un grand repos sera double et comptera pour deux repos, on opérera comme pour les repos simples, mais en limitant la période de travail au commencement du groupe de deux journées comptées de zéro à 24 heures,

qui sera entièrement compris dans le grand repos et en commençant celle qui suit à la fin de ce même groupe de deux journées (article 2, alinéa 3).

Le temps de travail qu'un agent aura à fournir entre l'expiration de son dernier repos à la résidence et le grand repos périodique qui le suit, ne sera pas compté pour moins de 3 heures dans le total du travail de la période (article 2, alinéa 4).

L'ensemble des périodes de travail comprises entre deux grands repos consécutifs ne doit pas contenir plus de 9 heures de travail effectif ; exceptionnellement des durées de travail journalier excédant neuf heures sans dépasser dix heures peuvent être admises, mais au plus deux fois entre deux repos périodiques successifs et six fois par mois (article 2, alinéa 5).

Lorsqu'une durée de travail supérieure à 9 heures sera prévue, les raisons motivant ce dépassement seront portées à la connaissance du personnel intéressé (article 2, alinéa 6).

L'ensemble des périodes de travail et de repos comprises entre deux grands repos consécutifs (amplitude de la journée de travail) ne doit pas avoir une durée supérieure à douze heures. Cette amplitude pourra toutefois être portée à quatorze heures, deux fois au plus entre deux grands repos périodiques successifs (article 2, alinéa 7).

La moyenne des amplitudes entre deux grands repos périodiques successifs ne doit pas être supérieure à dix heures, sous réserve des inobservations accidentelles qui viendraient à se produire en fin de période (article 2, alinéa 8).

Chaque fois que la durée du travail devra dépasser huit heures, la possibilité de prendre un repas devra être laissée aux agents après une période de travail de six heures

au plus ; le temps alloué pour ce repas (trente minutes environ) sera mentionné sur les roulements (article 2, alinéa 9).

Sont seuls considérés comme grands repos ceux ayant une durée ininterrompue de 14 heures au moins à la résidence de l'agent et de 9 heures au moins hors de la résidence. Toutefois la durée du repos hors de la résidence pourra être inférieure à neuf heures sans descendre au-dessous de huit heures si le service commandé à l'agent le fait rentrer à sa résidence. D'autre part, il pourra y avoir entre deux grands repos périodiques successifs : soit deux repos à la résidence d'une durée inférieure à quatorze heures, sans être inférieure à treize heures, soit un repos à la résidence d'une durée inférieure à 14 heures sans être inférieure à 12 heures. Mais on évitera autant que possible de réduire le repos d'une durée inférieure à 13 heures, après une journée comprenant plus de 9 heures de travail effectif. Un repos hors la résidence doit être normalement suivi d'un repos à la résidence. Toutefois il pourra être donné deux repos consécutifs hors la résidence, mais seulement une fois entre deux grands repos périodiques successifs ; aucun de ces repos consécutifs hors résidence ne sera inférieur à 9 heures. Il doit y avoir en moyenne un grand repos périodique de 38 heures au moins à la résidence par six jours de travail. Les repos périodiques devront être placés sur deux nuits consécutives, la première commençant, au plus tard vers 22 heures, et la seconde finissant au plus tôt vers six heures. Il ne peut y avoir plus de neuf journées de travail entre deux grands repos consécutifs. Toutefois la période de travail comprise entre deux grands repos pourra aller jusqu'à dix jours au maximum au lieu de neuf à condition que la période de travail suivante ne s'étende pas sur plus de huit jours. Au cours d'un mois, il doit y avoir au moins quatre repos périodiques, dont deux peuvent être

réunis en un repos double d'une durée minimum de 62 heures (article 3).

Par dérogation aux dispositions précédentes, pour les mécaniciens et chauffeurs assurant des services de manœuvre ou de dépôt organisés en trois postes consécutifs de huit heures ou en deux postes de huit heures consécutifs ou non, les repos périodiques seront donnés par alternance des agents d'un poste à l'autre (article 4).

On compte comme travail effectif tout le temps pendant lequel les agents sont tenus de rester sur leur machine ou de ne pas s'en éloigner ou ont un travail quelconque à effectuer dans les gares, dépôts et ateliers (article 6).

En ce qui concerne les réserves, on distingue les périodes de réserve-secours pendant lesquelles les agents sont uniquement tenus à rester constamment présents au dépôt ou à la gare sans y être occupés et les périodes de réserves à disposition pendant lesquelles les agents peuvent être employés à divers travaux en dépôt ou en gare. La période de secours est comptée comme travail pour un tiers de sa durée dans le travail de la journée. La réserve à disposition est entièrement comptée comme travail (article 6). Le temps pendant lequel les agents sont tenus de rester à leur domicile à la disposition du dépôt, en attendant d'être commandés, sera compté pour un quart dans la durée du travail entre les grands repos périodiques (article 6).

A titre temporaire, des modifications peuvent être apportées au régime qui vient d'être énoncé :

1° Dans le cas de travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour prévenir les accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage ou réparer des accidents ;

2° Dans le cas de travaux exécutés dans l'intérêt de la sûreté et de la défense nationale ou d'un service public ;

3° Dans le cas de travaux urgents (surcroît extraordinaire de travail).

Sauf cas de force majeure, ces modifications doivent être soumises à l'approbation de la Direction du Contrôle du travail des agents de Chemins de fer (article 8).

Tel est le régime transitoire qui a été appliqué depuis 1919. Il avait été entendu lors de son établissement, qu'il ferait place à un régime définitif lorsqu'auraient pris fin les nécessités ayant donné lieu aux concessions qui l'avaient inspiré.

Un projet de décret, instituant le régime définitif dont il s'agit, est depuis longtemps en élaboration. Par lettre du 21 juin 1927, le Ministre en a communiqué le texte aux représentants du personnel (1) afin de leur permettre de faire connaître leurs observations.

Les critiques du personnel concernent, d'abord, la définition des catégories auxquelles s'applique la réglementation envisagée (2). Celle-ci vise les mécaniciens, chauffeurs et agents des trains. Le personnel insiste pour qu'on y ajoute les conducteurs électriciens. Dans la dénomination des emplois de Chemin de fer, en effet, sont seuls appelés mécaniciens et chauffeurs ceux qui conduisent les locomotives. Les autres catégories sont dénommées ouvriers ou chauffeurs de machines fixes. Il n'en est pas de même des électriciens prévus par le Statut dans différentes échelles et, pour les différencier des autres électriciens, les réseaux ont dénommé les conducteurs de locomotives électriques : « conducteurs électriciens ». Il y aurait donc lieu de déclarer expressément que la nouvelle réglementation s'applique à ces derniers.

L'article 4 du projet prévoit des dépassements au-delà de neuf heures. Le personnel estime que neuf heures de

(1) *V. Tribune des Cheminots*, 1^{er} juillet 1927.

(2) *V. Tribune des Cheminots*, 1^{er} août 1927.

travail effectif est la durée extrême qu'on peut, même accidentellement, demander à des mécaniciens, chauffeurs, conducteurs électriciens ou agents des trains. Les dépassements prévus en 1919 ne devaient être que provisoires pour arriver à l'étape d'application définitive des huit heures.

Les modalités prévues au décret aggravent la situation actuelle qui n'autorise le dépassement que deux fois. Le personnel s'oppose à cette régression. Il considère comme inacceptable le dépassement de l'amplitude au-delà de douze heures. Déjà, dit-il, l'amplitude de douze heures permet 4 heures de coupures en une ou plusieurs fois, il n'est pas possible qu'on en prévoie de plus longues. Elles sont presque toujours données dans les dépôts ou gares étrangères à la résidence, elles sont généralement de trop courte durée pour permettre à l'agent de rentrer chez lui. Souvent, aussi, les pauses sont données aux agents alors que leur train est garé dans une voie de triage loin d'un dépôt ou d'une gare. De toute façon ils ne peuvent profiter de ces pauses ou coupures souvent incluses dans des services de nuit, qui provoquent des doléances de la part des agents intéressés.

Le personnel demande aussi que le temps pour prendre un repas ne soit pas inférieur à 1 heure 30, que le maximum de la réserve prévu dans les roulements n'excède pas 12 heures. Il proteste contre la disposition du projet qui décompte l'amplitude pour un tiers de sa durée dans la journée de réserve et deux tiers de sa durée dans le décompte entre deux grands repos périodiques. Il estime que le travail effectif doit s'entendre du temps quel qu'il soit, pendant lequel un agent ou un ouvrier est en attente d'ordres de son patron et pour ainsi dire à sa disposition. Il pense que le repos hors résidence doit être de 9 heures. Le repos est, en effet, compté de la fin du service à la prise du service suivant. Pendant cette période les agents ont à faire

leur feuille de service, un peu de toilette, prendre leur repas. Il est nécessaire que l'agent se repose réellement pour pouvoir assurer dans de bonnes conditions physiques, son service de sécurité. Exceptionnellement des repos inférieurs à 9 heures, sans descendre au-dessous de 8 heures, pourraient être prévus, mais seulement après avis favorables des Comités du travail.

L'article 14 du décret en élaboration dit, au deuxième alinéa : La durée *moyenne* de ce grand repos périodique est de 38 heures, soit de 24 heures s'ajoutant à la durée du grand repos journalier à la résidence, prescrit par l'article 13, premier alinéa » ; or, l'article 13, premier alinéa, dit : « les grands repos journaliers à la résidence doivent avoir une durée ininterrompue de 14 heures au moins ». Si on ajoute à ces 14 heures au moins les 24 heures du grand repos périodique, le deuxième alinéa de l'article 14 doit dire : « que la durée du grand repos périodique doit être de 38 heures au moins ». Le maintien du mot *moyenne*, donnerait lieu à des interprétations erronées.

Le personnel s'élève enfin contre les évaluations de dépenses que les Compagnies ont invoquées en vue de la réglementation de la journée de huit heures. Il soutient que ces évaluations sont exagérées. Et il termine sur cette observation générale, qu'il ne saurait accepter une régression quelconque, en quelque matière que ce soit, sur les prescriptions actuellement en vigueur de l'arrêté de 1919.

Il importe de concilier les intérêts du personnel avec ceux du réseau. Cette conciliation parfois délicate, doit être un principe de la politique ferroviaire.

PERSONNEL AUTRE QUE CELUI DE LA CONDUITE DES TRAINS

Le régime provisoire de 1919 a pris fin pour ce personnel. Un régime définitif a été établi en ce qui le concerne par le décret du 16 janvier 1925.

Aux termes de ce décret, pour chaque établissement, chantier ou poste, l'administration du réseau devra, pour l'exécution de la loi du 23 avril 1919, appliquer dans la limite de 298 journées de travail annuel pour une année ordinaire et 299 journées pour une année bissextile, la limitation du travail effectif à huit heures par journée de service.

Toutefois, à cette limitation peut être substitué l'un des deux modes ci-après :

1° Limitation du travail effectif, par périodes successives n'excédant pas 10 jours, à un maximum égal à autant de fois huit heures qu'il y a effectivement de journées de service dans chaque période, compte tenu des repos et congés, sans que la durée du travail effectif d'une journée considérée individuellement dépasse, en aucun cas, dix heures. Dans des cas exceptionnels, tel qu'à-coups de trafic saisonnier, la durée de ces périodes pourra être portée à plus de dix jours, sans pouvoir toutefois excéder 45 jours.

2° En ce qui concerne spécialement les agents chargés de l'entretien des voies, les agents chargés de l'entretien des installations électriques et des signaux et les ouvriers des équipes techniques de la Voie, limitation du travail effectif à un maximum égal à autant de fois huit heures qu'il y a de journées de service par périodes successives n'excédant pas 90 jours, compte tenu des repos et congés, sans que la durée du travail effectif d'une journée considérée individuellement, dépasse en aucun cas dix heures. Pour toutes ces équipes il est admis que la journée normale de 8 heures pourra être allongée pendant une durée de trois mois sans toutefois dépasser neuf heures. Ces heures faites en plus seront compensées pendant trois autres mois de l'année (article 2).

Lorsque les causes accidentelles, nettement caractéristiques de force majeure auront interrompu le travail dans

un établissement, un atelier ou un chantier, une prolongation de la journée de travail pourra être pratiquée à titre de compensation des heures de travail perdues dans des conditions expressément déterminées par le texte et après autorisation du Service de Contrôle de travail (article 4).

Une prolongation de la durée journalière du service est possible pour certains travaux limitativement déterminés ; elle ne peut être supérieure à une heure pour les sous-chefs de brigade et agent d'un grade inférieur et à deux heures pour les contre-mâîtres et chefs de brigade (article 5).

Certaines catégories d'agents sont chargées d'un travail tel que la durée du service ne peut être assimilée à une durée de travail effectif. Mais la durée de présence reste soumise aux maxima ci-après :

1° Plantons, garçons de bureau et emplois féminins similaires, infirmiers, conducteurs de générateurs et de machines fixes d'alimentation, agent assurant un service de gardiennage, électriciens des usines et sous-stations logés à proximité immédiate de leur lieu de travail ; maximum de 12 heures par jour ;

2° Agents du service intérieur des voitures : maximum de douze heures par jour pour les hommes et de dix heures pour les femmes. Toutefois le maximum journalier peut être porté à la durée nécessaire pour assurer le service de bout en bout ;

3° Agents autres que ceux visés aux paragraphes précédents, dont le travail principal subordonné au service des trains ou à la demande des usagers, lorsque leur service comporte des périodes d'inaction : prolongation au-delà de la limite journalière, fixée par l'article 2, ne pouvant excéder les trois quarts de la somme des périodes d'inaction constatées dans le travail de l'agent intéressé, et avec maximum de 12 heures par jour.

4° La durée de présence des garde-barrières ayant la

faculté de quitter leurs barrières ou leur guérite et de rentrer dans la maison de garde et celle des agents logés sur place et n'assurant pendant au moins six heures qu'un service exclusif de barrières, peut être portée à 15 heures.

5° La durée de présence des gardiens, concierges et agents similaires logés dans l'établissement dont ils ont la surveillance, ou à proximité de cet établissement, pourra être continue sous réserve des repos prévus par le Statut du personnel (article 6).

La durée du travail effectif peut être prolongée au-delà des limites précédemment fixées dans les conditions suivantes :

1° Travaux urgents dont l'exécution immédiate est nécessaire pour prévenir les accidents imminents, organiser des mesures de sauvetage ou réparer des accidents survenus soit au matériel, soit aux installations, soit aux bâtiments. Faculté illimitée pendant un jour au choix du chef de service, les jours suivants deux heures au-delà de la limite assignée à la durée normale du service ;

2° Travaux exécutés dans l'intérêt de la sûreté et de la défense nationale sur un ordre du Gouvernement constatant la nécessité de la dérogation. Limite à fixer dans chaque cas, par le Ministre des Travaux Publics ;

3° Surcroît extraordinaire de travail, 75 heures par an avec maximum de deux heures par jour, à charge par le réseau qui fera usage de cette faculté, d'en aviser le Service du Contrôle du Travail. En outre, le Ministre des Travaux Publics pourra, sur la demande de l'administration d'un réseau, autoriser cent heures de plus, sans que la durée de travail d'une journée prise isolément, puisse dépasser de plus de deux heures la durée normale (article 7).

L'amplitude de la journée de service (c'est-à-dire la durée du travail effectif ou la durée de présence suivant les cas, augmentée de la durée des coupures) ne peut excéder

douze heures. Toutefois cette limite de douze heures peut être dépassée dans les cas ci-après :

— 13 heures dans les stations et haltes, pour les agents dont le travail est directement lié au service ou au passage des trains ou subordonné aux conditions d'ouverture de ces stations et haltes au public ; exceptionnellement 14 heures pour ces mêmes agents, lorsque, dans les stations et haltes, les nécessités du service au passage des trains comporteraient un agent supplémentaire pour une fraction d'heure entre la treizième et quatorzième heure.

— 15 heures pour ces mêmes agents lorsqu'ils sont logés gratuitement, soit sur place, soit à proximité immédiate du lieu d'emploi.

Pour les contrôleurs de route et les agents chargés du service intérieur des voitures, l'amplitude peut être portée à la durée nécessaire pour assurer le service de bout en bout. Il en est de même pour les agents effectuant un déplacement (article 2).

Le décret édicte des dispositions spéciales pour le décompte de la durée des services des agents en déplacement et des agents effectuant des remplacements, ainsi que pour le décompte de la durée du service des agents affectés à l'entretien des voies. D'autres dispositions spéciales concernent le gardiennage des passages à niveau, et le service de remplacement à ces passages.

L'article 21 du décret du 16 janvier 1925, prévoit que ces dispositions sont applicables au *personnel des grands ateliers* dans des conditions qui sont déterminées par un décret. Ce nouveau décret est intervenu le 15 février 1926. Aux termes de son article 2, dans chaque établissement ou partie d'établissement l'Administration du réseau doit, pour l'application de la loi du 23 avril 1919, choisir l'un des modes ci-après :

1) Limitation du travail effectif à raison de huit heures par chaque jour ouvrable de la semaine.

2) Répartition inégale entre les jours ouvrables des 48 heures de travail effectif de la semaine, avec maximum de 9 heures par jour, afin de permettre le repos de l'après-midi du samedi ou toute autre modalité équivalente.

La durée du travail effectif journalier peut être prolongée au-delà des limites fixées pour les travaux suivants :

1° Travail des ouvriers employés au service de la force motrice, de l'éclairage, du chauffage et du matériel de levage — 1 heure 1/2 au maximum ; 2 heures le lendemain de chaque journée de chômage.

2° Travail des agents employés pendant l'arrêt de la production à l'entretien ou au nettoyage des machines et autres appareils que la connexité des travaux ne permet pas de mettre isolément au repos pendant la marche générale de l'établissement : 1 heure au maximum, avec faculté de faire travailler ces agents huit heures pendant les jours de chômage normal de l'établissement et 10 heures la veille desdits jours.

3° Travail d'un contremaître, chef ou sous-chef de brigade ou d'un ouvrier spécialisé dont la présence est indispensable pour coordonner le travail des deux équipes qui se succèdent ; une demi-heure au maximum.

4° Travail des contremaîtres, chef ou sous-chef de brigade ou d'équipe pour la préparation des travaux exécutés par l'Etablissement ; deux heures au maximum.

5° Travail du personnel des contremaîtres, chefs et sous-chefs de brigade ou d'équipe et agents affectés spécia-

lement aux études, aux essais, à la mise au point de nouveaux types et à la réception de tous appareils : 2 heures au maximum.

Ce décret du 15 février 1926 est applicable aux ateliers de Batignolles, de Rennes, de Sotteville, de Tours, d'Orléans, du Mans, de Mézidon, de Gisors (Chemin de fer de l'Etat).

CHAPITRE IV

LE STATUT DU PERSONNEL

Les démarches des agents des réseaux et de leurs représentants au Parlement ont abouti à l'établissement d'une réglementation commune à tous les grands réseaux et qui contient les dispositions relatives à la situation, au traitement, à l'avancement du personnel. L'article 49 des statuts laisse aux diverses compagnies une latitude assez grande sur certains points, par exemple pour la fixation de leur programme de concours. Mais toute la réglementation actuelle manifeste une tendance très nette à l'unification.

Les agents des Compagnies de Chemin de fer (personnel masculin et féminin) qui sont titulaires de leur emploi, nommés à titre définitif et qui jouissent au point de vue de la stabilité, de l'avancement de la retraite, d'avantages analogues à ceux des fonctionnaires des administrations publiques, font partie du *personnel commissionné*.⁶⁶

Les réseaux emploient, en outre, un certain nombre d'agents qui ne font partie des cadres permanents, soit à cause de leur âge, soit parce qu'ils n'ont pas accompli leur service militaire, soit parce qu'ils occupent un poste temporairement sans avoir subi les examens et concours réglementaires et à défaut d'agents recrutés dans des conditions normales. C'est le *personnel non commissionné*.

PERSONNEL COMMISSIONNÉ

Définition — Origine.

Aux termes de l'article 1 du livre II du Statut, le personnel se recrute :

1° Parmi les agents à service continu admis au commissionnement (stagiaires, agents à l'essai, attachés) dans les conditions prévues par les règlements.

2° Parmi les anciens militaires et mutilés de guerre, aujourd'hui également soumis au stage.

Le commissionnement est constaté par la remise d'un titre de nomination, délivré par le Directeur, indiquant l'emploi, la classe et le traitement ou salaire.

Une fois commissionnés les agents bénéficient des dispositions du livre II du Statut. Ces dispositions concernent les congés, les changements de résidence, l'interdiction de se livrer au commerce, la représentation du personnel, les bonifications d'ancienneté et les retards à l'avancement ainsi que les gratifications, les chevrons, les avancements en grade, les mesures disciplinaires, la cessation des fonctions.

Congés (article 2).

Indépendamment des 52 jours de repos hebdomadaire, les agents commissionnés à service continu, ont droit à un congé minimum de 12 jours payés, dans lesquels ne seront pas comptés les jours de repos hebdomadaire et fêtes légales. Ce congé s'accroît par palier pour atteindre le chiffre maximum de 24 jours (échelle 15 et au-dessus)

Le congé est accordé en tenant compte des convenan-

ces des agents dans la mesure où elles sont compatibles avec les exigences du service.

Le chef de service peut accorder, en outre, dans certains cas définis par les règlements, des congés supplémentaires avec solde jusqu'à concurrence de 5 jours et des congés supplémentaires sans solde, sans que l'ensemble des congés obtenus dans l'année puisse dépasser trente jours ; En plus de ces congés, le Directeur peut accorder des congés avec ou sans solde.

En outre, dit l'article 2 *in fine*, des congés seront accordés pour l'accomplissement des fonctions syndicales, dans les conditions définies au règlement du réseau.

Les articles 3 et 4 déterminent les droits des agents blessés ou malades. Les agents blessés en service reçoivent leur traitement ou salaire fixe entier, diminué de moitié pour les célibataires hospitalisés aux frais du réseau, jusqu'au jour où le médecin du réseau déclare que l'intéressé peut reprendre son service ou jusqu'au jour de la mise à la réforme.

Pour tous les agents, si la blessure est due à une faute inexcusable de la victime au sens de la loi du 9 Avril 1898, il n'est payé que la moitié du traitement ou salaire fixe (article 3).

Si la maladie ou blessure ne provient pas du fait du service, les agents ont droit : aux soins gratuits du médecin du réseau ; au traitement ou salaire fixe entier à partir du 5^e jour de chaque interruption et pour une période qui ne peut dépasser 120 jours (les 4 premiers jours peuvent, dans certains cas, être payés intégralement) ; à la moitié du traitement ou salaire fixe pour une période qui ne peut dépasser 90 jours au-delà de la période précédente (article 4).

Les agents peuvent être mis en disponibilité sans traitement, sur leur demande, pendant une période n'excé-

dant pas 4 ans, dans des circonstances exceptionnelles et par décision spéciale du Directeur. Ils peuvent au cours de cette période, avec l'autorisation du Directeur, conserver pendant 4 ans, leurs droits à la retraite, à charge par eux de faire les versements totaux qui, en vertu des règlements de retraite incombent tant à eux-mêmes qu'au Réseau (article 5).

Changements de Résidence (article 6).

A moins de circonstances exceptionnelles, les demandes de changements de résidence pour convenances personnelles, ne sont pas examinées si l'agent n'a pas une durée minima de séjour dans le poste qu'il demande à quitter (un an pour la première demande et deux pour suivantes), à moins d'un avis spécial formulé par un médecin.

Interdiction de se livrer au commerce (article 7).

Il est interdit aux agents, quel que soit leur grade, de tenir un commerce ou de se servir de leur titre ou de facilités particulières que leur confèrent leurs fonctions pour participer à une opération ayant un caractère commercial.

L'interdiction de se livrer au commerce, entraîne d'autres conséquences. Les agents ne doivent pas laisser les personnes habitant avec eux tenir une auberge ou un débit de boissons dans le voisinage du lieu où ils exercent leurs fonctions. Les agents ne doivent recevoir, pour les opérations qu'ils ont à exécuter en raison de leurs fonctions, aucune rémunération de particuliers ou de collectivités. Sauf autorisation spéciale du Directeur, ils ne peu-

vent être, à aucun titre, administrateurs ou agents d'une entreprise commerciale quelconque étant ou pouvant les trouver en relations avec le réseau, ni entrepreneurs ou fournisseurs du réseau ou employés par ces derniers.

Représentation du Personnel (articles 8 à 15)

Les agents des réseaux élisent, à différents degrés, des représentants de chacune des catégories auxquelles ils appartiennent, auprès de leurs chefs hiérarchiques et du Directeur. Les délégués régionaux sont appelés à soumettre aux autorités supérieures leurs desiderata, relativement à l'organisation du travail, à l'hygiène, à la sécurité et à toutes les questions locales susceptibles de se présenter. Ils collaborent, en outre, dans des conditions déterminées par le règlement, à l'établissement des listes de gratifications, bonifications d'ancienneté, chevrons, et des tableaux d'aptitudes.

Mais la représentation du personnel à l'intérieur de chaque réseau, n'est pas la seule à considérer. Au-dessus des réseaux, la convention du 28 Juin 1921, approuvée par la loi du 29 Octobre 1921, a prévu, sous l'autorité du Ministère des Travaux Publics, la création d'un Conseil supérieur des Chemins de fer et d'un Comité de Direction, organes de la coordination administrative.

Le personnel est représenté au Conseil Supérieur (art. 6 de la loi). Mais il ne l'est pas au Comité de Direction. Ce dernier est chargé de faire passer dans la pratique de l'exploitation de tous les réseaux unifiés en cela, les principes de la politique ferroviaire générale tracée par le Conseil Supérieur. Or, puisque le personnel est représenté au Conseil Supérieur, son influence peut s'exercer au-dessus du Comité de Direction, comme elle s'exerce déjà à l'intérieur de chaque réseau, par suite des droits que les agents tiennent du Statut.

Le Conseil Supérieur des Chemins de fer comprend 60 membres : 12 représentants du personnel, les 18 membres du Conseil de Direction, et 30 représentants des intérêts généraux de la Nation. L'article 6 de la loi du 29 Octobre 1921 dispose : « Les représentants du personnel au Conseil Supérieur seront élus ; ils devront comprendre 6 représentants des classes moyennes et 6 du petit personnel. » Le décret du 11 février 1922 a précisé que la représentation du personnel comprend respectivement pour les classes moyennes et le petit personnel, 2 agents de l'exploitation, 2 de la Traction, un pour la voie et un également pour les Services Centraux. Les délégués sont élus pour trois ans, au suffrage restreint ; les femmes sont électeurs et éligibles.

Bonifications d'ancienneté et Retards à l'avancement,

Gratifications (article 16 à 23).

Les échelles de rémunération indiquent le nombre d'années nécessaires pour le passage, dans le même grade, d'un échelon à l'échelon supérieur. Ce délai peut être réduit ou augmenté par des retards à l'avancement ou des bonifications d'ancienneté.

Les bonifications d'ancienneté (de 1 à 4 mois) sont attribuées annuellement aux agents les plus méritants, sans que le nombre des bénéficiaires puisse dépasser le 1/3 de l'effectif des agents du même grade. Les retards d'avancement sont prononcés par mesures disciplinaires dans les conditions déterminées par le Statut, notamment en cas de maladie prolongée, entraînant réduction de solde.

Dans les tableaux des différentes échelles, la dernière colonne comporte un chiffre indiquant le pourcentage de

la gratification normale, inhérente au grade. La gratification comprend 4 degrés de gratifications majorées et 4 degrés de gratifications réduites.

Les agents dont la note de mérite est égale ou supérieure à 12, reçoivent au moins la gratification normale ; entre 11 et 8 la gratification est réduite ; elle est supprimée au-dessous de 8. La gratification peut-être réduite ou supprimée par mesure disciplinaire ; elle peut être également réduite en raison du nombre de jours de maladie ne résultant pas du service.

Chevrons (article 24).

Si des agents parvenus à l'échelon supérieur de leur grade, sont encore loin de leur retraite et ne sont pas aptes à être pourvus d'un grade plus élevé, on leur attribue un supplément de traitement appelé chevron. Les chevrons au nombre de deux, sont attribués exclusivement au choix, à condition que l'agent ait obtenu au moins la note 14.

Avancement de grade (articles 25 à 29).

Pour recevoir un avancement en grade, il faut figurer sur le tableau d'aptitude, établi dans le dernier semestre de chaque année pour l'année suivante. A cet effet, chaque agent reçoit, outre sa note de mérite, notée de 0 à 20, une note d'aptitude à l'emploi supérieur, cotée de 0 à 5. La liste de classement pour le tableau d'avancement est constituée en formant pour chaque agent la somme de sa note de mérite et de sa note d'aptitude, cette dernière étant multipliée par 4.

Tout agent qui, à moins d'un motif valable admis par le Directeur, refuse le poste auquel il est appelé, est rayé provisoirement du tableau d'aptitude.

Les tableaux d'aptitude sont établis sans concours préliminaire ou après examen. Les délégués du personnel sont

appelés à émettre leur avis sur la formation de ces tableaux.

Mesures disciplinaires (articles 36 à 42).

Les mesures disciplinaires dont peuvent être frappés les agents sont :

A) Punitions prononcées par le Chef du Service Régional.

- 1° Le rappel à l'ordre ;
- 2° Le blâme sans inscription au dossier ;
- 3° Le blâme avec inscription au dossier.

B) Punitions prononcées par le Chef du Service.

- 4° Le blâme avec réduction de la gratification ;

C) Punitions prononcées par le Directeur.

- 5° Le blâme avec réduction de la gratification ;
- 6° Le blâme avec retard d'avancement d'un à quatre mois ;
- 7° Le blâme avec descente d'un échelon de traitement ;
- 8° Le déplacement par mesure disciplinaire ;
- 9° La rétrogradation à un grade inférieur ;
- 1° Le dernier avertissement ;
- 11° La radiation des cadres.
- 12° La révocation.

Toutes les punitions supérieures à la 5^e entraînent la suppression de toute gratification, et, s'il y a lieu, la radiation du tableau d'aptitude.

Toute faute nouvelle commise dans le délai de 12 mois, à partir de la notification d'un dernier avertissement et comportant une punition prononcée par le Directeur, entraîne la radiation des cadres ou la révocation.

Entraînent la révocation de plein droit les condamnations sans sursis pour assassinat, meurtre, vol, concussion,

escroquerie, abus de confiance, attentat à la pudeur, tentative d'assassinat, de meurtre, de vol et de concussion.

Les propositions de punitions sont présentées par les chefs directs des intéressés et, s'il y a lieu, transmises par la voie hiérarchique à l'autorité compétente pour statuer. Dans tous les cas l'intéressé doit avoir été mis à même de fournir des explications par écrit.

Le Conseil d'enquête est appelé à donner son avis sur toutes les propositions de punitions réservées à la décision du Directeur. Le Conseil d'enquête comprend sous la présidence d'un délégué du Directeur :

1° Trois agents supérieurs dont un au moins du service de l'intéressé, désignés par le Directeur ;

2° Trois agents dont un au moins du service de l'intéressé pris par roulement sur un tableau dressé par ordre d'ancienneté parmi les vingt délégués du personnel auprès du Directeur.

Les délégués du personnel doivent être au moins d'un grade égal à celui de l'agent qui passe devant le Conseil d'enquête.

L'article 40. § 1 du Statut précise la portée juridique des décisions du Conseil d'enquête en disant que celui-ci est appelé à donner son avis... Cette formule signifie :

1° Que la décision du Conseil d'enquête n'est pas exécutoire ; c'est le Directeur qui donne l'exéquatur ;

2° Que cette décision du Conseil n'est pas définitive car elle peut toujours être modifiée dans un sens favorable à l'agent.

D'autre part, le Directeur ne peut modifier l'avis du Conseil dans un sens défavorable que si la décision de ce Conseil n'a pas été prise à l'unanimité des voix et à charge d'en rendre immédiatement compte au Ministre des Travaux Publics. Ainsi les agents sont garantis contre l'arbi-

traire de leurs chefs, tout en tenant compte des nécessités de la discipline.

L'article 41 confère à l'agent rétrogradé, pour faute professionnelle, le droit de réclamer un examen spécial de sa situation au bout de six mois à partir de la notification de sa punition. D'une façon générale, il semble que l'agent peut toujours obtenir du Directeur la remise de sa peine par mesure gracieuse.

L'article 42 dispose qu'en cas de cessation collective ou concertée du service, toutes peines disciplinaires peuvent être prononcées par le Directeur sans l'intervention du Conseil d'enquête. Les garanties ordinaires sont donc suspendues, en cas de grève. On se rappelle les discussions auxquelles a donné lieu au Parlement, dans les milieux ferroviaires et dans la presse, la question de la réintégration des cheminots révoqués.

Cessation des fonctions (articles 43 à 45).

Tout agent peut cesser ses fonctions au réseau : par démission, par mise à la retraite, par mise à la réforme, par radiation des cadres, par révocation.

La démission n'est valable qu'après avoir été acceptée par le Directeur. La radiation des cadres et la révocation sont des mesures disciplinaires et l'intervention du Conseil d'enquête est nécessaire. Si le Statut ne dit pas dans quelles conditions les agents sont réformés et retraités, c'est que des textes antérieurs existent sur ces deux points. La Loi de 1909 a déterminé les cas dans lesquels les agents seraient mis à la retraite. Quant à la réforme, la loi de 1909 prévoit des commissions de réforme. Au cas où un agent est en désaccord avec la Compagnie sur sa mise à la réforme, une commission paritaire intervient (arrêté du 30 mars 1912).

Les femmes dont la situation dépend de celle de leur mari, quittent obligatoirement leur poste quand cette situation se modifie.

II

PERSONNEL NON COMMISSIONNÉ.

Aux termes de l'article 1^{er} du Statut sont compris dans le personnel non commissionné : les agents à service continu désignés ci-après remplissant des emplois du cadre permanent.

1° Les agents à l'essai ;

2° Les agents majeurs réformés par l'autorité militaire présents au réseau pendant le séjour de leur classe de mobilisation sous les drapeaux ;

3° Les agents mineurs.

L'article 2 détermine les conditions de recrutement. Pour pouvoir être admis à un emploi du cadre permanent, tout candidat doit :

1) Etre français ou naturalisé français ;

2) Remplir les conditions d'aptitude physique fixées par les règlements ;

3) Produire un extrait du casier judiciaire et un certificat de bonnes vie et mœurs ;

4) Avoir satisfait aux obligations de la loi militaire ;

5) Remplir certaines conditions d'âge ;

6) Avoir satisfait à l'examen ou concours dont les conditions et le programme sont fixés par les règlements du réseau (article 2, Livre 1^{er}, titre 2 du Statut).

Il semble que si ces conditions n'étaient pas remplies, la nullité des nominations faites en contravention du Statut, pourrait être invoquée devant la juridiction compétente.

Les agents non commissionnés, bénéficient du Statut en ce sens que le Livre 1^{er} dispose dans quelles conditions ils seront admis à l'essai, confirmés dans leur emploi et commissionnés, en quelles circonstances ils pourront être l'objet de mesures disciplinaires, quand les gratifications pourront leur être accordées, quelles sont les règles qui fixent leurs mutations et congés.

Mais la situation du personnel non commissionné est incertaine et, en cas de blessure et de maladie, les agents à l'essai restent soumis aux dispositions résultant des lois et règlements d'administration publique en vigueur. C'est le régime de la loi de 1898. Cependant, cette loi ne s'applique pas de plein droit, mais en vertu d'une disposition spéciale du Statut. C'est que les agents dont il s'agit ne sont pas en effet, des auxiliaires fournissant temporairement et occasionnellement leur activité personnelle pour assurer le fonctionnement d'un service public ; ce sont des stagiaires remplissant des emplois du cadre permanent.

Parmi les agents non commissionnés, on peut encore distinguer les agents à l'essai de ceux qui sont sortis de la période d'essai, mais qui ne sont pas commissionnés parce qu'ils sont mineurs. Ces derniers bénéficient des dispositions du Livre II, Titre I^{er} concernant les maladies et accidents dont les agents peuvent être atteints ou victimes. Après ces observations générales nous devons entrer dans quelques détails relativement au Statut des agents non commissionnés.

Admission à l'essai (article 3).

Lorsque les candidats remplissent les conditions d'admission à un emploi du cadre permanent précédemment énumérées, le chef du Service ou son délégué statue sur l'admission à l'essai. Celle-ci doit avoir lieu dans un des

emplois de début dont la liste est fixée par les règlements, sauf dérogations résultant au titre militaire, des lois et règlements d'administration publique, ainsi que des conventions intervenues entre le réseau et l'Etat, en vertu de ces lois et règlements.

Par exception, les candidats sortis de certaines écoles et pourvus de certains diplômes, justifiant d'expérience et de connaissances acquises dans leurs fonctions ou par leurs études antérieures, peuvent être nommés à un emploi de grade plus élevé.

Confirmation dans l'emploi. — Commissionnement.

(article 4.)

Au cours de leur période d'essai dont la durée est d'un an, les agents dont le service ne donne pas satisfaction sont licenciés par décision du chef de Service. Avant le licenciement, l'agent est mis à même de fournir ses observations écrites.

A l'expiration de la période d'essai, les agents donnant satisfaction sont confirmés dans leur emploi, par décision du chef de Service, s'il s'agit d'agents mineurs. Ils sont commissionnés par décision du Directeur, s'il s'agit d'agents majeurs.

Dans les deux mois qui précèdent le commissionnement, tout agent doit subir la visite médicale pour constater qu'il remplit les conditions d'aptitude physique fixées par les règlements.

Notes annuelles — Gratifications — Primes de gestion
(articles 5 et 6).

A la fin de chaque année, chaque agent ayant au moins 3 mois de service reçoit une note cotée de 0 à 20 en tenant compte de sa valeur professionnelle, de sa conduite, de

son travail et de la difficulté du ou des postes tenus dans l'année. La note, une fois arrêtée définitivement, est communiquée à l'intéressé .

A la fin de chaque année, les agents comptant au mois un an de service et bien notés, peuvent recevoir une gratification dont la quotité est fixée par le chef de Service sur la proposition des chefs directs de l'agent.

Les agents non commissionnés prennent part aux primes de gestion dont il a été parlé.

Mesures disciplinaires (articles 7 et 8).

Elles sont analogues à celles prévues pour le personnel commissionné. Toute nouvelle faute commise dans le délai de 12 mois à partir de la notification d'un dernier avertissement et comportant une punition à la décision du chef de Service, entraîne le congédiement par mesure disciplinaire.

Mutations — Congés — Occupations étrangères au Service (article 9).

Mêmes dispositions que pour le personnel commissionné.

Les anciens agents libérés du service militaire et qui ont donné satisfaction, peuvent, s'ils en font la demande dans un délai de six mois à partir de la libération de leur classe, être repris sans examen dans l'ordre de leur durée de service au réseau et au fur et à mesure des places disponibles, dans l'emploi qu'ils occupaient avant leur départ, sous réserve qu'ils continuent à remplir les conditions de recrutement. Ils sont soumis, à leur réadmission, à une période d'essai d'un an.

CHAPITRE V

LE MOUVEMENT SYNDICAL. — LA GRÈVE.

L'ARBITRAGE.

Les rapports du travail ferroviaire avec le capital et l'économie nationale se présentent sous divers aspects :

Il n'y a aucune raison de refuser le droit syndical aux travailleurs des Chemins de fer. Ceux-ci ont, comme les autres employés et ouvriers, la faculté de se grouper dans les termes de la législation relative aux syndicats professionnels, pour l'étude et la défense des intérêts de leur profession. Les Compagnies, l'Etat lui-même, exploitant son réseau, sont des patrons vis-à-vis desquels les salariés ont le droit de se syndiquer dans les formes et dans le but prévus par la loi de 1884 et celle de 1920. Le fait que les salariés des chemins de fer bénéficient d'un Statut ne saurait les priver du droit syndical.

Mais la reconnaissance du droit syndical aux cheminots, entraîne-t-elle la reconnaissance à ceux-ci du droit de grève ?

La grève de 1910 donna au problème un regain d'actualité. Le 22 décembre 1910, au lendemain de la grève, trois projets furent déposés par le Ministère Briand (1), le pre-

(1) Chambre, Doc. Parl., n° 621 à 626.

mier tendant à réprimer plus sévèrement les actes de sabotage, le second ayant pour objet de compléter la loi du 15 juillet 1845 sur la police des Chemins de fer, le troisième visant l'organisation du Statut des Chemins de fer d'intérêt général. Ce dernier interdisait le droit de grève aux cheminots ou agents de tous ordres des voies ferrées, sans distinction entre le personnel des Compagnies et celui de l'Etat, mais instituait un système de conciliation et d'arbitrage obligatoire en vue de la solution pacifique des conflits collectifs.

La chute du Ministère Briand en février 1911, montra que les préférences de la Chambre allaient au système de conciliation et de réglementation préconisé par M. Millebrand, Ministre des Travaux Publics, démissionnaire, au lendemain de la grève. Aux termes de ce contre-projet, adopté en principe par la Commission du Travail en juin 1911 (1), la grève n'aurait été licite dans les Chemins de fer qu'à la condition d'être précédée d'une tentative obligatoire de conciliation ; si les efforts du Comité de conciliation venaient à échouer, le personnel intéressé pourrait déclarer la grève, mais celle-ci serait de courte durée, le différend devant être aussitôt porté devant un Conseil d'arbitrage.

Aucun de ces projets n'avait été discuté lorsque la guerre éclata. Pendant les hostilités les Chemins de fer furent militarisés. L'organisation syndicale se poursuivait cependant activement.

En janvier 1917, les groupements se fédérèrent. La Fédération Nationale des Cheminots, fondée à cette époque, comptait :

(1) V. *Questions Pratiques*, 1911, p. 225.

En janvier 1917,	65.000	syndiqués.
En janvier 1918	138.000	—
En janvier 1919	221.076	—
En janvier 1920	351.922	—

Puis vint la grève de 1920, et les révocations qui suivirent.

Il n'échappera à personne que la continuité du service ferroviaire est essentielle à l'économie nationale et qu'une grève des cheminots est fatale aux intérêts généraux. En effet, les voies ferrées commandent à toute la vie du pays. Le ravitaillement de la population, les fournitures des matières premières et du combustible aux centres industriels, la répartition des objets usinés sont leurs tâches constantes et indispensables. Qu'elles manquent à les remplir et toute l'activité est enrayée.

Est-il, dès lors, admissible qu'un syndicat, pour des raisons étrangères à la vie corporative ou sans avoir épuisé toutes les tentatives de règlement du conflit puisse recourir à la grève ? Celle de 1920 est encore dans toutes les mémoires. Elle ne tourna pas suivant les désirs des éléments révolutionnaires, bientôt bolchevistes qui l'avaient inspirée et dirigée.

Aussi bien, les agents ont-ils un moyen légal de faire valoir leurs revendications, grâce à leur représentation à l'intérieur des réseaux et au Conseil Supérieur des Chemins de fer. La législation organise la sanction des droits des agents.

Les contestations d'ordre individuel qui, seules, sont, à proprement parler contentieuses, feront l'objet d'un recours hiérarchique ou d'un recours juridictionnel.

Quant aux contestations d'ordre général, elles rentrent dans la compétence du Tribunal arbitral, institué par la législation nouvelle des Chemins de fer.

L'article 12 de la loi du 29 octobre 1921 dispose en ces termes : « Toute contestation d'ordre collectif s'élevant entre un ou plusieurs réseaux et le personnel, notamment sur les questions relatives aux Statuts, ainsi qu'aux règles de travail et de rémunération et aux institutions de retraites du personnel, sera réglée par un tribunal arbitral constitué ainsi qu'il suit : deux arbitres, seront désignés par les représentants des réseaux au Conseil Supérieur des Chemins de fer, deux arbitres seront désignés par les représentants du personnel intéressé dans le conflit ; un cinquième arbitre qui sera de droit, Président du Tribunal arbitral, sera désigné par le Conseil Supérieur, délibérant sans les représentants des réseaux et du personnel. Ce cinquième arbitre devra être choisi en dehors du Conseil Supérieur. »

Le Tribunal arbitral apparaît ainsi comme une émanation du Conseil Supérieur des Chemins de fer. Par son origine, sa composition, ses attributions qui tendent à résoudre les difficultés entre les réseaux et le personnel, le Tribunal arbitral mérite plutôt le nom de Conseil arbitral. Il est le dernier élément du système qui comprend la représentation du personnel à l'intérieur des réseaux et au Conseil Supérieur.

Aucun conflit n'a été jusqu'à ce jour porté devant le Tribunal arbitral. La plupart des organisations syndicales veulent ignorer son existence. Tel qu'il est constitué, disent-elles, il n'est pas douteux que toutes les décisions qu'il prendrait seraient défavorables au personnel. Elles demandent sa réorganisation sur des bases paritaires.

Pour en terminer, nous examinerons sommairement, la situation actuelle des diverses organisations syndicales dans les Chemins de fer. Nous nous bornerons à signaler le chiffre des effectifs que ces diverses organisations ont bien voulu nous communiquer.

*Fédération Nationale des Travailleurs
des Chemins de fer*

C. G. T.

En 1923	333.648	timbres fédéraux ont été placés.		
En 1924	535.323	—	—	—
En 1925	561.205	—	—	—
En 1926	604.377	—	—	—
En 1927	610.862	—	—	—
En 1928, pour les deux premiers mois seulement, 205.615, timbres ont été pris (1)				

Le mouvement d'adhésions qui s'était accentué en 1925, a subi un ralentissement en 1926 et 1927. Il se relève, par contre, considérablement dans les premiers mois de 1928. Si l'on tient compte des syndicats composant l'Union des Syndicats du Nord-Belge, dont l'effectif est de 4.500 membres, la Fédération Nationale des Travailleurs groupait, en 1927, 55.405 cheminots.

Fédération Nationale des Travailleurs de Chemin de fer

C. G. T. U.

En 1921 (après la scission)	68.463	membres
En 1922 (constitution définitive)	58.572	—
En 1923	73.199	—
En 1924	75.000	—
En 1925	87.773	—
En 1926	97.179	—
En 1927	97.404	—

Union Nationale de Défense Professionnelle des Cheminots

En août 1921	31.600	adhérents
En juin 1924	28.600	—
En juin 1927	31.275	—

(1) V. *Tribune des Cheminots*, du 1^{er} avril 1928.

Fédération des Syndicats Professionnels des Cheminots
(Syndicats chrétiens).

Au 1 ^{er} juillet 1928	24.393	adhérents
En y ajoutant les effectifs d'Alsace-Lorraine	6.000	—
On arrive au total de	30.393	—

Fédération des Cadres (effectifs approximatifs).

En 1923	9.600	adhérents
En 1924	11.900	—
En 1925	11.100	—
En 1926	13.800	—
En 1927	16.200	—

Si l'on tient compte que le nombre d'agents était au 31 décembre 1927 de 457.800, il n'y en avait, en France, à la même époque que 230.000 cheminots syndiqués.

CHAPITRE VI

LES RISQUES PROFESSIONNELS — ACCIDENTS

LES ŒUVRES SOCIALES

I

Les Accidents.

L'industrie ferroviaire pose, pour le personnel des réseaux, pour les usagers et pour le public, des questions de sécurité d'une importance et d'une constance évidentes. On peut répartir les accidents en trois catégories :

1°. — Les accidents de la Traction (circulation des trains, des locomotives) ;

2°. — Les accidents dûs à la manœuvre des wagons, des freins, des aiguilles, etc., ou qui se produisent en montant ou en descendant des locomotives, des wagons, en marchant sur les voies ou en y stationnant. Les accidents dûs à l'accrochage ou au décrochage rentrent dans cette catégorie.

3°. — Les accidents n'ayant pas trait directement au mouvement des trains tels que les accidents survenus aux employés de l'Administration, aux ouvriers de l'atelier, des entrepôts, etc...

L'établissement de statistiques précises et surtout la comparaison des statistiques des divers pays, se heurtent

à plusieurs difficultés : la définition des accidents qui doivent être signalés, le calcul du nombre total des accidents, la classification des accidents qui n'ont pas trait directement au service ferroviaire (entrepôts, ateliers).

Voici d'après le Bureau International du Travail, la statistique des accidents survenus à des agents employés dans les entreprises ferroviaires françaises de 1919 à 1923 (1).

Années	Nombre total des accidents graves		Nombre total des accidents graves d'accrochage et de décrochage	
	Tués	Blessés	Tués	Blessés
1919	417	712	39	111
1920	336	702	47	119
1921	344	559	36	95
1922	411	678	31	102
1923	387	615	34	109
1919-1923				
Moyenne	379	653	37	107

Cette statistique vise toutes les principales lignes de chemins de fer à vapeur de France, soit une longueur totale des réseaux de 41.181 kilomètres. Elle vise tous les employés en service et ne porte que sur les accidents graves, c'est-à-dire les accidents de la traction entraînant le décès ou des blessures qui engendrent une incapacité de travail de plus de vingt jours.

Les accidents n'ayant pas trait à la traction proprement dite ainsi que les accidents se produisant dans les locaux des entreprises ferroviaires, ne sont pas compris dans la statistique.

La réduction du nombre des accidents, l'organisation de la sécurité constituent un problème complexe dont les

(1) *Etudes et documents* : L'attelage automatique et la sécurité des travailleurs des chemins de fer (Genève 1924)

données essentielles se rapportent au bon recrutement et à l'éducation professionnelle des agents, à la réglementation des divers services, au perfectionnement des méthodes et des conditions de travail ainsi qu'à l'amélioration de la technique ferroviaire en général.

Parmi les questions techniques, celle de l'attelage automatique destiné à éviter les accidents dûs à l'accrochage et au décrochage, se trouve principalement à l'ordre du jour. Dès 1905, le Congrès International des ouvriers de transport, tenu à Milan, avait étudié à fond la question de l'attelage automatique et avait jugé indispensable son application. La nouvelle Fédération Internationale des ouvriers de transport, reconstituée au lendemain de la guerre, a donné toute son attention à ce progrès technique. Les Congrès de Londres, en 1920 et de Genève en 1921, s'en sont sérieusement occupés, de même que la cinquième conférence internationale du Travail (1).

En 1922, le Parlement français a affecté un crédit de 12 millions aux essais d'attelage automatique. En 1926, ce crédit s'est trouvé épuisé et un nouveau crédit de 2 millions a été ouvert pour la continuation des essais. Divers appareils ont été étudiés, l'appareil Boirault, l'appareil Henricot, l'appareil Willison. On travaille à l'adaptation de ces dispositifs au matériel (2).

Dans sa séance du 8 Février 1928, la Commission des Travaux Publics de la Chambre a adopté un rapport de M. Frédéric Brunet sur la proposition de loi de M. Aubriot, tendant à l'application générale de l'attelage automatique sur tous les réseaux. Cette proposition avait été ins-

(1) Voir l'Attelage automatique dans *l'Exploitation des Chemins de fer*. Brochure publiée par la Fédération Internationale des Ouvriers du Transport. Amsterdam B. I. T. *Etudes et documents, op. cit.*

(2) Lettre du Ministre des Travaux Publics, du 23 mai 1927, au Rapporteur de la Commission des Travaux Publics, citée par la *Tribune des Cheminots*, du 15 décembre 1927.

crite à l'ordre du jour de la séance du 24 Février 1928, mais le gouvernement demanda qu'elle fut provisoirement retirée, pour ce motif que l'attelage automatique nécessitait une entente entre les réseaux et un accord avec les Chemins de fer étrangers, ainsi qu'un engagement de dépenses ne pouvant être alors envisagé.

La protection des agents contre les accidents attire particulièrement l'attention de la Fédération Nationale des Travailleurs des Chemins de fer. Celle-ci lutte pour la participation du personnel aux enquêtes sur les accidents et la création des délégués ouvriers à la sécurité (1).

La question de la participation de l'organisation syndicale ou du personnel aux enquêtes est posée dans tous les pays. Dans certains, elle a été partiellement résolue. Ainsi, en Belgique, les membres de la Commission paritaire sont admis à assister aux enquêtes. Aux Etats-Unis, des délégués syndicaux assistent également aux enquêtes. Il en est de même en Norvège, en Tchéco-Slovaquie, en Grande-Bretagne. Un projet de loi n° 4107 a été déposé en ce sens en France, le 10 mars 1927, à la Chambre par M. Charles Baron et ses collègues du groupe socialiste. Quant à la création de délégués ouvriers à la sécurité, c'est une vieille revendication syndicaliste qui n'est pas plus abandonnée dans les milieux ferroviaires que dans les autres.

L'administration est d'ailleurs loin de se montrer inactive dans cette matière de la sécurité. De nombreuses dépêches et décisions ministérielles, ont tendu, ces dernières années à prévenir les accidents, grâce à des mesures de toutes sortes (2). Certaines de ces mesures s'adressent au personnel et concernent notamment la sanction des dépassements de vitesse, l'instruction professionnelle et l'état physique des agents.

(1) V. notamment *La Tribune des Cheminots*, du 15 décembre 1927.

(2) V. *La Tribune des Cheminots* des 1^{er} et 15 mai et 1^{er} juin 1927.

II

Les Œuvres Sociales.

Nous n'entendons pas faire ici une monographie complète des œuvres d'assurance et de mutualité tendant à parer aux risques de maladie, d'invalidité, de vieillesse, etc... L'indication et la description sommaire des principales œuvres suffit à donner une idée de l'activité des chemins de fer en ce domaine.

Considérons d'abord l'enfance. *Les Enfants des Chemins de fer français*, œuvre de préservation antituberculeuse de l'enfance, fondée en 1906, reconnue d'utilité publique par décret du 23 Décembre 1920, a pour but de garantir contre la tuberculose les enfants des agents des Chemins de fer français, y compris le Métropolitain et le Nord-Sud. Cette Association se compose de membres titulaires, bienfaiteurs, donateurs, honoraires et fondateurs. Ses moyens d'action sont les colonies de vacances, les cures d'air à la mer et à la montagne. Son effectif au 3 Mars 1927 se décomposait ainsi :

Titulaires	2.515
Bienfaiteurs	715
Donateurs	65
Honoraires	7
Fondateurs	3

Pendant l'année 1926 les dépenses pour les cures d'air se sont élevées à 34.402 francs.

L'Orphelinat des Chemins de fer Français ou Orphelinat Flamand fondé, en 1891, par Flamand de la compagnie d'Orléans. Autorisé par arrêté préfectoral du 4 Juillet 1891 et par un arrêté ministériel du 29 juin 1893, reconnu d'uti-

lité publique, il a pour but de protéger l'enfance, de secourir les orphelins des membres titulaires, de subvenir à leurs besoins, de veiller à leur éducation et à leur instruction, de leur faciliter l'apprentissage d'une profession et les débuts d'une carrière. Les ressources de cet Orphelinat proviennent des cotisations de ses membres, tous employés de chemins de fer. L'importance des services rendus par cette œuvre est mise en relief par les chiffres suivants :

Allocations statutaires payées depuis la	
fondation	15.430.475 fr.
Orphelins secourus depuis la fondation ..	17.459 »
Orphelins à la charge de l'œuvre	3.579 »
Allocations statutaires payées en 1926 ..	1.962.693 »

L'Orphelinat National des Travailleurs des Chemins de fer de France et des Colonies. — Fondé en mai 1903 par le Syndicat National pour subvenir aux besoins des petits orphelins de la corporation des Cheminots. Il comptait au 31 décembre 1926, seulement 7.200 membres adhérents sur 150.000 cheminots syndiqués. Il a secouru en 1926 :

87 orphelins de père et mère,
766 orphelins de père,
394 orphelins de mère.

Ses recettes provenant des droits d'admission, des cotisations, des timbres de solidarité, du produit des fêtes, des subventions et des produits de la ferme d'Arvernes ont atteint en 1926 : 959.304 francs. Les cotisations syndicales de la C. G. T. et de la C. G. T. U. ont atteint 91.573 francs, celles des ouvriers des lignes des P. T. T. : 9.977 francs.

Le capital net de l'Association au 31 décembre 1926 s'élevait à 1.785.519 francs. Voici quelques chiffres sur l'instruction donnée aux enfants à Arvernes. En 1926, sur 11 candidats présentés au certificat d'études primaires, 11

on été reçus, dont 2 les premiers du canton, 5 candidats ont été également reçus au concours des bourses pour les écoles primaires supérieures.

La prévoyance n'a pas seulement pour objet les enfants, mais aussi tous les employés des chemins de fer.

L'Association fraternelle des Employés et Ouvriers des Chemins de fer français fondée en 1880, reconnue d'utilité publique par décret du 12 janvier 1899, approuvée comme Société de secours mutuels par arrêté du 2 novembre 1926, comptait, au 31 décembre 1925, 96.003 sociétaires actifs, 152 dames patronesses, 4.089 membres honoraires. Nombreuses sont les œuvres sociales créées par cette association : pension de retraite, allocations de maladie, secours d'adversité, assurance-vie, assurance-décès, allocations de maternité, bourses d'études, caisse de dots, secours aux orphelins, habitations à bon marché.

En 1925, 1.808 allocations de maternité ont été versées pour 54.240 francs. Et depuis la création du service 16.938 allocations de ce genre ont été versées pour 507.975 francs.

SECOURS IMMÉDIATS AUX ORPHELINS. — Au cours de l'année 1925, il a été accordé 43 secours pour 16.700 francs répartis entre 6 orphelins de père et mère, 66 de père et 26 de mère.

ASSURANCES-DÉCÈS. — Il a été payé au cours de l'année 1925, 277 assurances pour 88.320 francs et, depuis 1910, 2.299 assurances pour 589.534 francs. Les bourses d'études sont alimentées par des subventions des Compagnies et des dons. Il a été accordé pour 15.900 francs de bourses en 1925 et pour 199.246 francs depuis la création du service.

En ce qui concerne les habitations à bon marché, il a été fait au 31 décembre 1925, pour 1.703.099 francs d'avances aux acquéreurs, dont beaucoup acquittent par anticipa-

tion au lieu d'attendre le délai d'amortissement prévu au bail.

Le chiffre des adhésions au service des retraites avait atteint en 1925, 247.167. Le montant des pensions payées depuis le début jusqu'en 1925, s'élève à 50.330.142 francs.

Le Sanatorium des Cheminots, reconnu d'utilité publique par décret du 18 juin 1918, est une œuvre fondée par l'« Union Nationale des Cheminots » en faveur des membres de la corporation atteints de tuberculose. Elle comprend un sanatorium pour les hommes à Ris-Orangis et un autre pour les femmes à Champrosay. Au 1^{er} juillet 1928, on comptait 101.120 membres inscrits. Depuis sa fondation jusqu'au 31 décembre 1927, 1.771 hommes et 63 dames ont été hospitalisés. C'est une œuvre admirable qui trouve auprès des grandes Compagnies un appui bien mérité.

La Société Antialcoolique des Chemins de fer, fondée en 1923 se propose de combattre l'alcoolisme et de répandre les notions d'hygiène sociale. L'effectif de cette œuvre mutualiste était de 1.200 membres environ au 31 décembre 1927.

Les Etablissements Philantropiques des Chemins de fer de l'Etat, œuvre du réseau de l'Etat, comprennent une crèche, un jardin d'enfants, une garderie d'enfants, une école professionnelle pour jeunes filles, un atelier-ouvroir, distribution de travail à domicile. Leurs services sont assurés par l'Union des Femmes de France qui reçoit du réseau une allocation forfaitaire et des subventions.

Signalons enfin, que le 23 octobre 1928, a été inauguré par M. Tardieu, Ministre des Travaux Publics, à Saint-Martin d'Ablis, près d'Épernay, le premier *Refuge des Cheminots*, maison de retraite pour les vieux agents. La propriété

a été acquise par la Société des maisons de retraites pour les cheminots retraités, avec l'assistance financière des Grands réseaux et des pouvoirs publics. C'est là une nouvelle preuve de l'esprit de solidarité et de prévoyance qui anime les cheminots.

Il convient en outre de signaler l'effort accompli par les Grands Réseaux au point de vue social. Nous extrayons de la « Gazette des Transports » les renseignements ci-après :

C'est avec raison que l'Etat, de nombreuses municipalités ont largement subventionné ces œuvres et que les grands réseaux n'ont cessé, de leur côté, de les favoriser et de leur venir généreusement en aide.

Mais, l'effort mutuel des intéressés ne saurait tout entreprendre, et c'est pourquoi les grands réseaux, non contents de l'encourager, ont, depuis leur origine, créé et développé des institutions sociales de toute nature, susceptibles d'améliorer le sort de leur personnel.

Pour combattre la maladie, chaque Compagnie a procédé à la création d'un service médical et pharmaceutique gratuit, toute liberté étant laissée aux agents de consulter, à leurs frais, un médecin étranger. Et encore, dans ce cas, le P.-O. a décidé qu'une grande partie des dépenses faites seraient prises en charge par lui.

Les Compagnies se sont attachées d'une manière toute particulière à combattre la tuberculose. Des crédits très importants permettent de prendre toutes les mesures sanitaires utiles, qu'il s'agisse de mesures préventives ou de cures reconnues nécessaires à faire dans un sanatorium.

En collaboration avec la Caisse de prévoyance des agents, la Compagnie du Midi a créé deux dispensaires, l'un à Bordeaux, l'autre à Toulouse. Ces deux dispensaires, qui

fonctionnent depuis 1926, comprennent un service quotidien de consultations médicales, un service de prophylaxie et de radiologie, un laboratoire de bactériologie et de chimie médicale, un service de consultation de femmes enceintes et de nourrissons, un service d'ophtalmologie et d'oto-rhino-laryngologie et un service chirurgical.

Ces mesures ont été complétées par la création de la maison de repos d'Enveitg, en Cerdagne française.

Au point de vue de la vie matérielle, les Compagnies se sont préoccupées de faciliter l'approvisionnement de leurs agents par la création d'économats et de wagons-magasins desservant de nombreuses localités, et en donnant leur appui à la création de coopératives de consommation.

Les Compagnies ont fait un gros effort pour parer, en faveur de leur personnel, à la désastreuse crise du logement.

A ce point de vue, l'œuvre accomplie par la Compagnie du Nord mérite d'être citée. Dans un très intéressant article publié dans la *Revue Politique et Parlementaire* du 10 novembre, M. Edouard Payen en précise les caractères.

« Dans les cités qu'elle a créées, la Compagnie, en dehors des logements de chefs et sous-chefs de gare et cantonniers de la voie, a construit 13.510 logements, dont 9.322 en dur et 4.188 en bois. Elle a fait elle-même toute la voirie, assuré l'alimentation en eau et en électricité, et réalisé l'évacuation des eaux usées.

« Elle s'est également préoccupée de la question d'hygiène, en donnant dans toutes les maisons de l'air et de la lumière en profusion, et en installant dans chaque cité un bâtiment de bains-douches. »

Au P.-L.-M., on comptait déjà, dans les premiers mois de 1927, 13.750 logements mis à la disposition des agents, dont une partie dans les cités. D'autres nombreux logements ont été mis en construction depuis cette date.

Aussi bien, tant au P.-L.-M. que dans les autres Compagnies, des avances à court terme et des prêts hypothécaires sans intérêt sont consentis aux agents désireux de construire ou d'acquérir une maison.

Les réseaux s'intéressent vivement à l'instruction professionnelle des agents et de leurs enfants. Des orphelinats et des écoles primaires ont été fondés ; des écoles professionnelles ont été créées ; des cours d'apprentissage, des cours du soir ont été institués qui donnent les meilleurs résultats. Des bourses sont accordées qui permettent à leurs détenteurs de poursuivre leur instruction industrielle, commerciale ou agricole.

D'autre part, les allocations pour charges de famille, les secours de toute nature donnés aux agents et à leur famille, les gratifications, etc., se chiffrent par millions.

Dans son rapport à l'Assemblée générale du 30 avril 1928, le Conseil d'administration des Chemins de fer du Nord n'a pas fait état des sommes versées par la Compagnie au titre des dépenses effectuées en faveur du personnel pendant l'année 1927. Nous pensons toutefois que ces dépenses ont dû s'accroître dans de notables proportions, si l'on considère le développement pris par les institutions patronales de la Compagnie du Nord, pendant cette même année.

Mais nous avons les chiffres pour les autres réseaux et nous les donnons sans commentaires :

P.-L.-M. 295.000.000 en augmentation de 27.000.000 sur 1926.

P.-O. : 381.959.061, en augmentation de 60.420.868 sur 1926.

Midi : 221.000.000 en augmentation de 34.000.000 sur 1926.

Est : 458.537.337, en augmentation de 71.230.344 sur 1926.

Alsace-Lorraine : 288.730.000, en augmentation de 33.177.664 sur 1926.

Ces chiffres ne comprennent pas les salaires et traitements proprement dits.

De cet exposé très bref, il ressort que les Compagnies ont fait un effort marqué en faveur de leur personnel.

CONCLUSION

Les règles du recrutement des agents des Chemins de fer, la détermination de leur situation économique et administrative ont été inspirées par les nécessités du service public.

Les conditions de rémunération, la prime de gestion, les retraites, les secours aux agents blessés et malades, les œuvres sociales, tendent à assurer le bien-être de ce personnel.

Le Statut, la représentation des agents à l'intérieur des réseaux et au Conseil Supérieur des Chemins de fer, confèrent des droits aux agents, en établissent la sanction, consacrent dans la pratique les vœux du personnel.

L'intérêt public des agents et des Réseaux est identique. En définissant et en améliorant la situation du personnel, les Compagnies et l'Etat assurent une meilleure marche du service pour le plus grand profit et pour le plus grand bien de la collectivité.

Vu le Doyen :
H. BERTHÉLEMY.

Vu le Président de la Thèse :
OUALID.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :
le Recteur de l'Académie de Paris,
S. CHARLÉTY.

TABLE DES MATIERES

AVANT-PROPOS	1
CHAPITRE I. — <i>Les divers emplois</i>	5
Section I. — Le personnel des diverses services	5
Section II. — Nature du travail. Aptitudes, Avenir ..	10
Section III. — Le personnel féminin	13
Section IV. — Comparaison avec les fonctionnaires ..	14
CHAPITRE II. — <i>Les conditions d'admission du personnel</i> ..	19
CHAPITRE III. — <i>La Rémunération du personnel et la Durée de la journée de travail</i>	29
Section I. — Les Traitements	29
Section II. — Avantages accessoires	37
Section III. — La Durée de la journée de travail	63
CHAPITRE IV. — <i>Le Statut du Personnel</i>	77
Section I. — Le Personnel commissionné	78
Section II. — Le Personnel non commissionné	87
CHAPITRE V. — <i>Le Mouvement syndical. La Grève. L'Arbitrage</i>	91
CHAPITRE VI. — <i>Les Risques professionnels. Les Accidents. L'Action sociale</i>	97
Section I. — Les Accidents dans les Chemins de fer .	97
Section II. — Les Œuvres sociales	101
CONCLUSION	109

